ВАЛЕРИЙ МЕНИЦКИЙ

МОЯ НЕБЕСНАЯ ЖИЗНЬ

ВОСПОМИНАНИЯ ЛЕТЧИКА-ИСПЫТАТЕЛЯ

SHOUT
SHARE
IT

Annotation

Валерий Евгеньевич Меницкий (8.02.1944 г. — 15.01.2008 г.) — Герой Советского Союза, заслуженный лётчик-испытатель СССР, лауреат Ленинской премии, лауреат Международной премии Лаурела «Лётчик года», шеф-пилот фирмы ОКБ им. А. И. Микояна, заместитель генерального конструктора.

Его по праву называют легендой русского неба, выдающимся лётчиком-испытателем. МиГ-21, МиГ-23, МиГ-25, МиГ-27, МиГ-29, МиГ-31, МиГ-33, космический аппарат «Спираль»… Судьба всех этих знаменитых машин неотделима от судьбы Валерия Меницкого.

В этой книге он впервые в истории отечественной авиации без прикрас описывает «небесную жизнь», открывает читателям особый мир создателей и испытателей авиационной техники, где кипят свои страсти, идёт своя борьба…

- В. Е. Меницкий
  - ВМЕСТО ПРОЛОГА
  - Часть I
    - 1. МОЁ БОРОДИНО
    - 2. ОЛИМПИЙСКОЕ ДЕТСТВО
    - 3. КАПИТАН МЕРИН
    - 4. ТАМБОВ — ГОРОД ХЛЕБНЫЙ
    - 5. РОМАНТИКА ПРИЁМНИКА
    - 6. В МОСКВУ! В МОСКВУ!
    - 7. «БОРИСОВСКИЕ» УНИВЕРСИТЕТЫ
    - 8. АНАНАСЫ ДЛЯ БОРИСОВА
    - 9. КУРСАНТСКИЕ ШУТКИ
    - 10. НАСМЕШКИ СУДЬБЫ
    - 11. ПЕРВЫЙ ОТПУСК
    - 12. ЧТОБ СЛУЖБА МЁДОМ НЕ КАЗАЛАСЬ
    - 13. ТЯЖЕЛА ТЫ, ДОРОГА В НЕБО!
    - 14. ОХОТА ПУЩЕ КУРСАНТСКОЙ НЕВОЛИ
    - 15. ЛЁТНАЯ НОРМА
    - 16. КЛАПАН ЗПКОП 0235/1423
    - 17. ОТ ШАССИ!
    - 18. ПРЫЖОК В НАГРАДУ
    - 19. ПЕРВЫЙ ПОЛЁТ
    - 20. ИНСТРУКТОР ФИЛИППОВ
    - 21. ИСПОВЕДЬ ВОЗДУШНОГО ХУЛИГАНА
    - 22. НЕБО И СКОРОСТЬ
    - 23. ГРУСТНОЕ И СМЕШНОЕ

- 24. ЛАГЕРНЫЙ УКЛАД
- 25. ЗАБАСТОВКА
- 26. ДИРЕКТОР ГАУПТВАХТЫ
- 27. ШАХТЁРСКИЕ БУДНИ
- 28. МАРМАРАНДА
- 29. ИДЕАЛЬНЫЙ ИВАН
- 30. ФИЛЛИПОВСКИЕ ВИРАЖИ
- 31. КАК ПРИРУЧИТЬ ЛИХАЧА
- 32. Я — «ШКРАБ»
- 33. ПЕРВОЕ ЗВЕНО, ИЛИ ТЕРНИИ ПЕДАГОГИКИ
- 34. ВЕСТИБУЛЯРНЫЕ ЗАГАДКИ
- 35. КОЛЕННЫЙ ЗАМОК
- 36. ИНСТРУКЦИИ, НАПИСАННЫЕ КРОВЬЮ
- 37. СОН НА МАРШРУТЕ
- 38. О ПОЛЬЗЕ ПРОТИВОЗАЧАТОЧНЫХ СРЕДСТВ
- 39. СПАСИБО, МАМА!
- 40. РОБИН ГУД ИЗ ЖУКОВСКОГО
- 41. ДЫНЯ

○ Часть II

- 1. МУКИ РАСПРЕДЕЛЕНИЯ
- 2. «ТАНЦЫ» НА ЛЬДУ
- 3. У ПРИРОДЫ НЕТ ПЛОХОЙ ПОГОДЫ
- 4. О ПОЛЬЗЕ НЕПОСЛУШАНИЯ
- 5. МОИ «ВОРОТА»
- 6. ПУДЕЛЬ МИКОЯНА
- 7. КЕРОСИНОВЫЙ РОК
- 8. ШАРНИРНЫЙ МОМЕНТ УДАЧИ
- 9. ВОЗДУШНЫЙ ОТЧИМ
- 10. СТРЕНОЖЕННЫЙ «МИГ»
- 11. ВИНО И КРЫЛЬЯ
- 12. ГРОЗА
- 13. РАЗГОН
- 14. ПО КОЛЕНО В КЕРОСИНЕ
- 15. МАРШАЛ САВИЦКИЙ
- 16. СОМ ПО-СОЛОДУНОВСКИ
- 17. ОТКУДА БЕРУТСЯ ИСПЫТАТЕЛИ?
- 18. ПЕДАГОГИКА ОШИБОК
- 19. В НЕБЕ НАД СЕРБИЕЙ
- 20. НОВОЕ ПОКОЛЕНИЕ ИСТРЕБИТЕЛЕЙ
- 21. НОВЫЕ КОНЦЕПЦИИ
- 22. «ЗЛОЙ» «ШТОПОР»
- 23. ПОМПАЖИ МОИ, ПОМПАЖИ…
- 24. НЕБО И ПРОВИДЕНИЕ
- 25. ГЛАВНЫЙ ЭКЗАМЕН

- 26. МИГ-25 — САМОЛЁТ НОВОГО ПОКОЛЕНИЯ
- 27. ЭКЗАМЕН НА БЛИЖНЕМ ВОСТОКЕ
- 28. ШЕНГЕЛАЯ
- 29. «СТРОГИЙ» САМОЛЁТ
- 30. ДВА ВРЕДИТЕЛЯ — МИДЕЛЬ И БЕЛЕНКО
- 31. ЭТО ГОРЬКОЕ СЛОВО — РЕКОРД

○ Часть III

- 1. КОНЕЦ РЕКОРДАМ
- 2. НЕБО И ДАМЫ
- 3. ПЛАТА ЗА НЕБО
- 4. ПОСЛЕДНИЙ ПОЛЁТ ГУДКОВА
- 5. ВИННЫЕ ПОГРЕБА ОТЕЧЕСТВА
- 6. ДОЗАПРАВКА В ВОЗДУХЕ
- 7. МОЙ ГОРЬКИЙ «МИГ»
- 8. ГОСПИТАЛЬ
- 9. НЕ ДРАЗНИ СУДЬБУ
- 10. НЕБО И КАРТЫ
- 11. КРУТЫЕ «СПИРАЛИ» ОТЕЧЕСТВЕННОГО «ШАТТЛА»
- 12. КОСМОНАВТ — НЕ ЛЁТЧИК-ИСПЫТАТЕЛЬ
- 13. КРАН ДОБРОВОЛЬСКОГО
- 14. АРБУЗНЫЕ ЛАПТИ «СПИРАЛИ»
- 15. «СПИРАЛЬ» В НИКУДА
- 16. ИТОГИ РУССКОГО «ШАТТЛА»
- 17. УГАСШЕЕ СОЗВЕЗДИЕ «БУРАНА»
- 18. ИССЫК-КУЛЬСКИЕ СНЫ
- 19. ФАНФАРЫ НА ТРИЗНЕ
- 20. РИМАС СТАНКЯВИЧЮС
- 21. НЕВЫРАБОТАННЫЕ БАКИ
- 22. РОКОВОЙ ПОЛЁТ

○ Часть IV

-
- 1. АЛЕКСАНДР ВАСИЛЬЕВИЧ ФЕДОТОВ
- 2. ПЁТР МАКСИМОВИЧ ОСТАПЕНКО
- 3. МИХАИЛ КОМАРОВ
- 4. БОРИС ОРЛОВ
- 5. АЛИК ФАСТОВЕЦ
- 6. ВИКТОР РЫНДИН
- 7. ТОКТАР АУБАКИРОВ
- 8. РОМАН ТАСКАЕВ
- 9. ВАЛЕРИЙ ЗАЙЦЕВ
- 10. ЛЕОНИД ПОПОВ
- 11. МАРАТ АЛЫКОВ И АЛЕКСАНДР ГАРНАЕВ
- 12. ПАВЕЛ ВЛАСОВ

- 13. ВЛАДИМИР ГОРБУНОВ
- 14. ОЛЕГ АНТОНОВИЧ
- 15. СЛЁЗЫ В СТЕПИ

Часть V

- 1. РУССКИЕ «КОЛОКОЛА» НАД АНГЛИЕЙ
- 2. ПОДАРОК С БЛИЖНЕГО ВОСТОКА
- 3. ДОРОГА В «ЗВЁЗДЫ»
- 4. ШОУ НАЧИНАЕТСЯ С ХАОСА
- 5. ТРИУМФ В ФАРНБОРО
- 6. ПЯТЬ ЛИТРОВ ЧЕРНОБЫЛЯ
- 7. НЕБО И СУЕВЕРИЯ
- 8. В ПРИЦЕЛЕ — НЛО
- 9. МОЁ ОТКРЫТИЕ АМЕРИКИ
- 10. Я — «КОНГРЕССМЕН»
- 11. МИФЫ И РЕАЛЬНОСТЬ АМЕРИКИ
- 12. АМЕРИКАНЕЦ В МОСКВЕ
- 13. ПРОТИВОСТОЯНИЕ
- 14. ВОЗДУШНЫЕ БОИ В ЛИПЕЦКЕ
- 15. ОШИБКИ БЕЛЯКОВА
- 16. Я — ШЕФ-ПИЛОТ
- 17. ЮРИЙ МИХАЙЛОВИЧ ЛУЖКОВ
- 18. ВМЕСТО ЭПИЛОГА

ПРИЛОЖЕНИЯ

- 1. ФОТОГРАФИИ
- 2. СОВЕТЫ ВСЕМ, КТО ХОЧЕТ ЛЕТАТЬ И НЕ ПАДАТЬ
- 3. СЛОВАРЬ ТЕРМИНОВ И СОКРАЩЕНИЙ

Copyright

- notes
  - 1
  - 2
  - 3

В. Е. Меницкий

МОЯ НЕБЕСНАЯ ЖИЗНЬ

Воспоминания летчика-испытателя

ВМЕСТО ПРОЛОГА

— Горишь!

Голос Федотова прозвучал необычно серьёзно. Он не пояснил, что горит, где… Просто сказал: «Горишь!» В это время самолёт сначала медленно начал идти на кабрирование, а потом резко перешёл на перегрузку. Точно одичавшая лошадь пыталась сбросить своего седока. Я инстинктивно отдал ручку управления от себя, заметив, как на табло загорелись две красные лампочки. Какие? Оценивать было некогда. Машина не прореагировала на моё движение, а значит, потеряла управление. До полосы оставалось километров десять, до земли — восемь сотен метров. Внизу зеленело поле, слева вздымался тёмный пригорок леса. Пора!

Я нащупал рычаги катапультирования и потянул их на себя.

Время вдруг потекло необычайно медленно. Мне показалось, что я вижу себя одновременно ещё и со стороны, словно душа, уже покинувшая тело. В кабине вдруг почему-то стало темно. Потом степенно, как в замедленной съёмке, открылся и поплыл в сторону «фонарь». Вот что-то белое протекло снаружи по стеклу и птицей рвануло вверх (как потом оказалось, это был мой полётный блокнот). Вот ветер лениво начал трепать на плечах комбинезон…

«Почему же я не катапультируюсь, что с катапультой?» — думал я, продолжая сжимать одной рукой рычаг катапульты, а другой — ручку системы пожаротушения. Наверное, поэтому я не успел как следует сгруппироваться, когда меня жёстко потянуло вверх. Странно, но когда меня наконец вынесло из «кабинета», мне стало интересно: а что же, собственно, горело?

Оглядев сверху самолёт, я понял: горела коробка самолётных агрегатов — из центра фюзеляжа и хвостовой части били оранжевые язычки пламени и валил дым, а за соплом правого двигателя тянулся густой сизый шлейф.

После этого на душе почему-то стало спокойнее, и я посмотрел вниз: куда падаю? А меня тем временем неотвратимо несло к лесу, на фоне которого блестела проводами высоковольтка и высилась ажурная громада стальной вышки-опоры. Ветер был сильным, метров 15 в секунду. В такую погоду даже прыжки с парашютом запрещены. «Главное — не удариться о вышку», — лихорадочно думал я, пытаясь управлять стропами. Уж лучше бы я этого не делал — глядишь, все бы и обошлось. Но чем старательнее я направлял парашют в сторону от вышки, тем неумолимее меня к ней тянуло. Каким-то чудом я пронёсся мимо

проводов, а в следующую минуту ударился о железные рёбра бетонной опоры.

Внизу, у её бетонного основания, вместе с болью в спине и шее после удара о землю ко мне начало постепенно возвращаться земное, неполётное сознание. Первым делом я попытался пошевелить руками и ногами. С трудом, но получилось, и я почувствовал какое-то неведомое ранее счастье, счастье второго рождения. В мои жилы снова вливалась земная жизнь с её живительными звуками, отодвинувшими куда-то вдаль даже надоедливый гудливый стрёкот спасательного вертолёта, кружившего надо мной и тщетно пытающегося подойти поближе к высоковольтке.

Я ощутил, что недавно прошёл дождь, поскольку лежал в глубокой луже, в ложементе столетнего следа то ли тракторного, то ли большого автомобильного колеса: пахло мокрой травой и лягушками. Откуда-то вдруг донеслись детские голоса. Рискнув приподнять голову, я увидел метрах в ста от себя группу детишек в белых рубашках и красных галстуках, которые стояли и молча смотрели на меня удивлёнными глазами. «Вот уже и ангелы прилетели…» — подумалось мне…

Было 15 июня 1978 года от Рождества Христова. День — поворотный, наверное, не только в моей лётной биографии, но и просто в моей судьбе. Трудно сказать, каким по счёту был этот испытательный полёт, но катапультирование было первое. Именно после него, в госпитале, я осознал, насколько близко подошёл к роковой черте. Именно после этого случая я стал задумываться о характере работы лётчика-испытателя, её целях и ценностях и, если хотите, её философии, о цене человеческой жизни и техники, которой порою эта жизнь приносится в жертву.

После того памятного полёта, к которому я ещё вернусь в этой книге, я стал по-иному относиться к своей «небесной жизни». Я стал воспринимать её как неотъемлемую страницу летописи, запечатлевшей непростую жизнь огромного, могущественного и в то же время очень уязвимого явления, которое очень приблизительно именуют обычно «отечественная авиация». Я на каком-то клеточном уровне осознал, что просто обязан поделиться своим знанием, своим радостным и горьким опытом, своей любовью к профессии и с молодыми лётчиками, и со всеми, кто неравнодушен к небу.

Часть I
ВЗЛЁТ

1. МОЁ БОРОДИНО

Свой первый в жизни «полёт», а вернее, плавание, сам я не помню. Но мне о нём часто рассказывала мама. Было мне тогда всего два с половиной года. Шёл первый послевоенный год, и я, оставленный без надзора, вместе с ребятнёй из нашего двора плавал на досках по мелководью у берега Москвы-реки. И нечаянно заплыл слишком далеко, туда, где меня подхватило и медленно потащило могучее течение. Доску вынесло на середину реки, и я поплыл. Малышня и дети постарше растерялись. Если переводить на нынешние московские координаты, я «отчалил» где-то в районе гостиницы «Украина» и доплыл до Бородинского моста. Когда матери сказали, что меня унесло течением, она потеряла сознание. Но взрослые ребята из нашего дома добежали до моста и выловили меня из воды.

Не надо объяснять, насколько рискованным было это моё плавание. Небольшая волна — и будущего лётчика-испытателя ничто бы уже не спасло.

Потом я очень часто мысленно возвращался к тому случаю и как бы примерял его к гораздо более сложным ситуациям. Со временем я понял: у храбрости два источника — или полное неведение того, что тебя ожидает, или чёткий, хладнокровный анализ происходящего с тобой. Когда человек может проанализировать ситуацию и осознать, чем она закончится, он спокоен и собран. Иногда обречённо спокоен. Хотя, с другой стороны, именно знание и умение просчитывать ситуацию позволяют найти, быть может, единственно правильное решение.

Ну а первые отрывочные картины моего младенчества, сохранившиеся в памяти, связаны с моим дедом. Дед мой по материнской линии Герасим Бобров работал строителем. Это был красивый мужчина двухметрового роста и могучего телосложения, настоящий русский богатырь. В домашней жизни он был суров, и ни о каком равноправии в семье не могло быть и речи. Он главенствовал во всём и являлся полновластным хозяином домашнего очага. У него было пять дочерей, а единственный сын и любимец Дмитрий, мой дядя, погиб на войне — и дед Герасим всю свою любовь вкладывал в меня, стараясь как можно больше одарить внука своим теплом.

Помню, он принёс как-то домой аквариум (по-моему, это был стеклянный сосуд из-под электролита), в котором плавали золотые рыбки. В то голодное послевоенное время, когда и с обычными продуктами было тяжело, не говоря уж об аквариумных рыбках, это было настоящим чудом. Я часами мог

сидеть около аквариума и любоваться его обитателями, стараясь даже сквозь толстое стекло прикоснуться к ним. Но счастье моё длилось недолго. Жили мы на втором этаже небольшого двухэтажного дома, на месте которого высится ныне гостиница «Украина». Аквариум стоял на подоконнике, и лучи солнца, искривляясь в стекле, подчёркивали золотую окраску рыбок. Не помню, что случилось, но аквариум упал из окна. Он, естественно, разбился. И рыбок не стало. Дед по этому поводу сильно бушевал. Я боялся, что влетит и мне, но он взял меня на руки, прижал к груди и отругал домашних за проявленную нерадивость.

Второй эпизод, запомнившийся мне, тоже связан с рыбками, вернее, с рыбалкой. Раннее, видимо, воскресное утро на Москве-реке. Лёгкий туман над водой, солнце. Дед везёт меня на лодке, и мы ловим рыбу. Удочек тогда ещё не было, ловили небольшими сачками. Дед периодически опускает сачок в воду и затем поднимает его, проверяя, есть ли в нём рыба. Не помню, удалось ли нам поймать в тот день вообще что-нибудь, но это утро я запомнил навсегда. Больше в моей памяти дед, к сожалению, не запечатлелся. Умер он в 1947-м, когда мне едва исполнилось три года.

Бабушка Акулина была хорошей хозяйкой, заботившейся обо всём нашем большом семействе, состоявшем из шести человек. К тому же в нём были одни женщины, да ещё внучка и внук — моя двоюродная сестра и я. Время было голодное, прокормить такую ораву было трудно. Дед прилично выпивал, на что, очевидно, уходили немалые деньги, и бабушка старалась компенсировать эти потери своим трудом сразу на трёх-четырёх работах, чтобы семья наша могла хоть как-то сводить концы с концами. Такой я её и запомнил — суетящейся по хозяйству в доме и спешащей на очередную работу.

Тот мой безрассудный, говоря сегодняшним языком, «сёрфинг» на Москве-реке стал для моей мамы одним из первых тяжёлых стрессов после моего рождения. Впрочем, наверное, вторым. Первым был развод моих родителей. Когда отец вернулся с фронта, их жизненные дороги разошлись. Мама очень сильно переживала, и когда я повзрослел, стал понимать, что она продолжала его любить.

Я не хочу углубляться в эту тему, потому что она касается только их двоих, но и нейтральной мою позицию не назовёшь. Не могу осуждать сегодня отца: шла война, она перетасовывала людские судьбы, точно колоду карт. Но доля его вины в том, что мама осталась одна в тяжелейшее время с маленьким ребёнком на руках, безусловно, есть. Но, как говорится, бог ему судья…

Мама моя работала телеграфистской. Она была очень красивой, обаятельной женщиной. Родила она меня рано, в восемнадцать лет. А перед этим, между прочим, пробовала уйти на фронт. Её записали, месяца три она пробыла в армии, носила форму зенитчицы и, как любила вспоминать впоследствии, очень этим гордилась.

Особенно ей доставляло удовольствие рассказывать, как пошла она однажды в ЦУМ, который, как известно, находится в центре Москвы, рядом с Малым театром, и когда выходила оттуда, её сбил правительственный кортеж, в котором, сказывают, ехал Ворошилов. Маму отправили в больницу. Слава богу, всё закончилось благополучно. Но обратно она вышла на костылях, немножко хромая. Естественно, вид у неё был довольно впечатляющий: молодая эффектная женщина в военной форме и на костылях. Каждый встречный старался сделать ей что-нибудь приятное. Все, конечно, думали, что это последствия фронтового ранения.

Это был, кажется, единственный романтический эпизод её военной биографии. Потом начался тяжкий, изматывающий труд телеграфистки. Как и все тогда, она работала по 12 часов в сутки. Уставала страшно. И то немногое время, что оставалось от работы, она, конечно, уделяла мне.

В остальном моё воспитание легло на бабушку, которая, как я уже сказал, трудилась сразу на нескольких работах. Фактически я был предоставлен самому себе. Это и наложило определённый отпечаток на всё моё детство. Я приучился играть сам с собою, часто бывал на улице. Но, надо отдать ей должное, улица меня не испортила…

Мама была очень сильным, волевым и упорным человеком, характером своим во многом походила на дедушку, хотя выглядела очень женственно. Её, видимо, закалило и то, что жила она в неимоверное время, когда надо было полагаться только на себя. Это наложило отпечаток на всю её дальнейшую жизнь. Красивая, хрупкая девушка постепенно превратилась в волевую и сильную женщину. Это сказалось и на её работе. Она дослужилась до начальника цеха электронной аппаратуры одного из заводов. Помню, как приносила она домой огромные схемы и постоянно в них разбиралась. Самое удивительное, что, когда я уже учился в высшей школе и имел определённые познания в области электротехники и электроники, мама часто помогала мне и очень легко разбирала сложнейшие схемы. На меня это производило сильное впечатление, тем более что эти предметы были не самыми моими любимыми — мне больше нравились математика и история.

Более того, когда мама болела, а на работе случались какие-то происшествия, она по телефону просила работниц раскрыть нужные схемы и «вслепую» указывала, где надо искать неисправность. Это выглядело наподобие игры в шахматы «втёмную».

Вообще, я очень горжусь своей мамой, люблю её и постоянно чувствую некую неловкость за её судьбу. Всю свою жизнь без остатка она отдала мне и моим детям и очень рано — в 59 лет — ушла от нас. Не было бы её — кто знает, сумел бы я достичь тех целей, которые ставил перед собой. Многие из тех качеств, что развились во мне, были заложены именно мамой. Атмосфера семьи и материнское воспитание постоянно накладывали отпечаток на формирование моего характера. В дальнейшем я ещё не раз вернусь к своей маме, коснусь её влияния на мою судьбу.

У моего отца дальнейшая жизнь тоже сложилась нелегко. Его вторую семью постигла страшная трагедия. После войны отец служил в Ашхабаде, и памятное ужасное землетрясение не обошло его стороной. Почти вся семья его погибла под обломками дома… Он закончил службу в Москве, начальником военных сообщений Московского округа. И тоже помог мне в определении моей судьбы. Я благодарен ему за это.

Прожил он довольно интересную, долгую жизнь и скончался в Москве в возрасте 86 лет. Наверное, он был более счастлив, чем мама. Уже хотя бы потому, что увидел свою правнучку. За четыре года до его смерти у моего старшего сына родилась дочь Олеся. И моему отцу было приятно видеть своё продолжение уже в третьем поколении.

С его смертью связан ещё один памятный, взволновавший меня эпизод. Ещё при его жизни я часто интересовался своими корнями по отцовской линии, расспрашивал его о своих предках. Но отец всячески уходил от разговоров и ничего мне не говорил. И надо же было такому случиться, что о своей родословной по линии отца я узнал на девятый день после его похорон, когда собрались родственники и сестра отца наконец приоткрыла семейную тайну.

Она в своё время была режиссёром Свердловской киностудии и проводила съёмки в небольшом провинциальном городе на северо-западе России. И там нашла дом, где до революции жил царский полковник по фамилии Меницкий. Происхождение нашей фамилии тоже любопытно. Предки мои около 200 лет жили в этом городе. И каждый давал сыну имя своего отца. То есть, условно говоря, был Виктор Владиславович, дальше шёл Владислав Викторович, а продолжал род опять Виктор

Владиславович — и так все 200 лет. И только мой дед — Владислав Викторович дал моему отцу имя Евгений. Кроме того, он нарушил ещё одну фамильную традицию, перебравшись из этого городка под Псковом в Киев.

В самое ближайшее время я побываю в этом небольшом провинциальном городе, вотчине моих предков, найду дом, где жила моя фамилия, разыщу книгу со своей родословной, о которой говорила сестра отца, подышу воздухом, которым дышали мои пращуры, прикоснусь к своим корням…

2. ОЛИМПИЙСКОЕ ДЕТСТВО

Школьные годы мои пролетели бурно и незаметно. Может быть, потому, что рос я озорным, постоянно шкодившим мальчишкой. И это было естественно. Мои мама и бабушка работали, и я был предоставлен сам себе. А это значит — и улице.

Послевоенная Москва была полна безотцовщины, и многие мои сверстники жили гораздо хуже, чем мы. Многим из них надо было добывать себе и еду. Поскольку тогда ещё и понятия такого не существовало, чтобы в детском возрасте подрабатывать и зарабатывать себе на хлеб, честные его поиски иногда приводили к совершенно неожиданным результатам. Помню, однажды мы напилили и накололи с ребятами дров и получили за это какие-то деньги. Довольные собою, мы накупили на них всякой всячины: кусочек полукопчёной колбасы, пшена для голубей, сходили в кино. Мама устроила мне целый допрос: откуда и как у меня появились деньги? И когда я с гордостью рассказал, как заработал их, последовала совсем не та реакция, которую я ожидал. Оказывается, мы должны были поступить, как тимуровцы, то есть гордо отказаться от заработанных денег и в ответ на «большое спасибо» нанявшего нас хозяина вежливо ответить ему:

— Пожалуйста! Зовите нас когда угодно. Мы всегда рады вам помочь.

Конечно, во многом мы были похожи на сегодняшних школьников. Что мы только не делали в школе, как мы были изобретательны в своих играх и розыгрышах учителей, продолжавшихся до 10 класса! Отличала наше поколение от нынешнего, пожалуй, лишь самозабвенная любовь к спорту. Мы могли заниматься им, дай нам волю, круглые сутки. Футбол, хоккей, лапта — мы могли с утра до ночи бегать и гонять мяч или шайбу.

По большому счёту, это были не просто игры. Спорт сыграл в моей жизни гораздо более важную роль. Родился и рос я не таким уж здоровым ребёнком. На то были и объективные причины: не хватало витаминов и просто обыкновенного нормального питания. Так же, как и всем моим сверстникам. И глядя сегодня на свои фотографии тех лет, я вижу отражение вроде бы знакомого мальчишки из голодного детства. Ножки тоненькие, руки — как спички, словом, вид почти как из концлагеря.

У меня болели и желудок, и суставы, врачи подозревали ревматизм. Случались перебои с сердцем. Каких ещё только болезней у меня не было! Но, очевидно, наша постоянная беготня да свежий воздух сделали своё дело, что и позволило мне

впоследствии летать.

Наша 62-я школа была очень спортивной. Когда проходили школьные соревнования, в небольшом спортивном зале яблоку было негде упасть. Все зрительские места — скамейки и шведские стенки — были облеплены сверху донизу счастливыми болельщиками, которым заранее удалось найти себе место.

Любимым моим видом спорта был всё-таки футбол. Помню, бегали мы с товарищами в Лужники смотреть, как занимаются в Футбольной школе молодёжи наши ровесники, может, ребята чуть постарше — Гена Логофет, Витя Шустиков и многие другие будущие знаменитости. Тренировал их Константин Бесков, и мы часами не уходили с этих тренировок, не говоря уже о календарных матчах.

Я тоже страстно мечтал о ФШМ. И когда был объявлен очередной набор в футбольную секцию, мечта моя могла вот-вот осуществиться. Но кто-то — видимо, из зависти — зло подшутил над нами, и мы пришли совсем не туда, где нас ожидал Бесков. Когда же мы, опоздав, всё-таки появились у него на занятии, он хорошенько отчитал нас. Константин Иванович, конечно, не помнит этот случай. Мы тогда очень сильно переживали его нагоняй, но вместо того чтобы подойти и объяснить причину опоздания, развернулись и убежали — и от обиды, и от детской застенчивости. На этом моя футбольная карьера оборвалась, не успев начаться. Но как всё-таки интересно складывается судьба! Когда я уже заканчивал лётно-испытательную работу и к тому времени ровно 22 года не играл в футбол, мой друг и товарищ по теннисному корту Владимир Алёшин — генеральный директор «Лужников» — как-то сказал мне:

— Валера! Сейчас формируется Клуб Правительства Москвы. Приходи поиграть в футбол!

— Но я ведь двадцать с лишним лет не играл!

— Да приходи!

И вот я пришёл на футбольное поле. И когда я увидел эту изумрудную траву, эту белую сетку ворот, эти белые мячи, меня охватил какой-то первозданный восторг. Я вернулся в футбол! Да ещё в какой футбол!

С нами играли не просто члены Правительства Москвы. С нами ещё играли и мастера футбола. Для меня было глубоко символично, что рядом со мною на поле находились и Тухманов, и Филатов, и Пильгуй — наш знаменитый вратарь, подхвативший эстафету у Яшина. А Миша Гершкович! Да мы специально ходили когда-то смотреть на связку Гершкович — Козлов, на знаменитый дриблинг Гершковича. А сейчас он демонстрирует этот дриблинг против меня. А Гена Логофет, с которым мы учились в одной

школе, — знаменитый капитан «Спартака» и сборной!

Приходили и другие блестящие мастера — Бубукин, Шапошников, Бесков, Симонян, Парамонов… Мои кумиры, с которыми я теперь часто общаюсь в клубе Юрия Михайловича Лужкова. Жизнь снова вернула меня в детство, но уже на другом витке спирали.

3. КАПИТАН МЕРИН

После школы мы решили всем классом поступать в институты. К тому времени я немного охладел к авиации, тайную мечту о которой хранил с детских лет. У моих друзей авиация не пользовалась особой любовью и уважением. Такого повального увлечения ею, как в тридцатые годы, уже не было. На смену приходили совсем другие интересы. Коллективные настроения сказывались и на мне — моё искреннее желание стать лётчиком постепенно угасало.

Да и само отношение к армии в обществе резко изменилось. Способствовала этому и литература. Именно в те послевоенные годы — а не в 80-е, как многие ошибочно считают, — в литературе и искусстве была поднята первая антиармейская волна. Во многих журналах — «Юность», «Знамя», «Нева» и других — публиковались произведения, в которых военных изображали серой безликой массой, а офицеры представали не иначе как тупыми начальниками, этакими «серыми шинелями», олицетворением серости. Это было тем более удивительно, что война закончилась не так уж давно и почти в каждой семье были свои отставные или действующие военные.

Девушки-москвички особенно не любили военных, потому что это была Москва, а не какой-нибудь провинциальный город, где стояли воинские части… В провинции, кстати, военные всегда пользовались большим уважением и даже являлись своеобразным символом стабильности и семейного благополучия.

И тем не менее, когда настала пора определяться, в какой из институтов поступать (а в те годы особенно популярна была ядерная физика), я всё-таки решился: а чем чёрт не шутит, дай попробую поступить в лётное училище. Тем более что из военкомата уже не раз приходили повестки, предупреждающие о неминуемой срочной службе.

И вот мы с товарищем двинулись в военкомат записываться в авиационное училище. Первый тур закончился для нас неудачно. Выяснилось, что мы приписаны к разным военкоматам, хотя и жили по соседству. Я остался один, и свой следующий прорыв в авиацию мне пришлось совершать в гордом одиночестве.

Здание моего военкомата располагалось на Кутузовском проспекте, в подвале большого «сталинского» дома. Подвал был оборудован в кондовом советском стиле: обшитые ДСП стены обвешаны плакатами с изображением образцово улыбающихся воинов, а также призывающими быть бдительным и предупреждающими о том, что «враг не дремлет»; лавки, стулья

армейского образца, широкие казарменные коридоры и единообразные двери, покрашенные, как положено, в унылый цвет. У дверей толпились очереди — где-то проходили комиссию, где-то проверяли документы. И эта суматоха немного меня обескуражила. Я ещё больше заволновался, ибо почувствовал, что предстоит серьёзный разговор.

А как его начать? Скажу, что хочу в авиацию, а мне откажут… Когда я шёл сюда, относился к своему решению как к пробному шару: нет так нет! Но когда этот пробный шар покатился по зелёному сукну, появились совсем иные чувства.

Наконец я подошёл к заветной двери и занял очередь среди желающих поступать в военные училища. Первым делом я, конечно, подумал о том, к кому мне надо будет обращаться. На двери висела табличка: «Капитан Мерин». Я очень волновался и даже не заметил, что буква «М» аккуратненько подрисована, причём весьма профессионально, и настоящая фамилия капитана — Ерин. Он, видимо, кому-то очень насолил, и обиженный отомстил ему таким образом. Словом, я не заметил приписки и, войдя в кабинет, решительно сказал:

— Здравствуйте!

В комнате сидели три девушки и небольшого роста капитан, затянутый в портупею. Понятно, один мужчина в комнате, да ещё капитан, значит, это тот, чья фамилия значилась на табличке. Но всё равно надо было как-то к нему обратиться. И я спросил:

— Извините, пожалуйста, а здесь капитан Мерин?

Девушки почему-то хихикнули. Почему, я не понял.

И вдруг этот крепыш в офицерской форме выпрыгнул из-за стола и подлетел ко мне:

— Ах ты, засранец! Ещё сосунок, а уже оскорбляешь?!

Я ничего не понимал. На меня внезапно обрушился поток всевозможных оскорблений, причём, как теперь говорят, непарламентского характера. Девчонки уткнулись в бумаги, еле сдерживая смех. Шутка с его фамилией была, конечно, довольно зла. Видимо, для девушек он был не самым любимым начальником, иначе они бы меня обязательно одёрнули. Но они только хихикали. А тот ещё больше распалялся. Но в конце концов пар из него вышел, крышка чайника, как говорится, осела на место, и он уже спокойнее сказал:

— Ну, что тебе надо, мерзавец?

Я набрался смелости и отчётливо произнёс:

— Хочу в лётное училище!

В ответ мне послышалось едва ли не рычание:

— Ах, в лётное училище?! А хрен ты не хочешь вместо лётного училища?

И тут же сразу:

— Садись!

Я по наивности подумал, что теперь буду писать заявление, но вместо этого услышал:

— Так. Не будет тебе никакого лётного училища. А будут воздушно-десантные войска.

Я оторопел:

— А при чём здесь воздушно-десантные войска?

— А при том. Сколько тебе лет?

Тут я сообразил: до армии-то ещё два года!

Дело в том, что в те годы в армию призывали с 19 лет, а мне только что исполнилось 17. И Ерин тоже понял, что призывать меня вроде бы ещё рановато, но пригрозил:

— Всё равно будешь на учёте в нашем военкомате…

— Если не перееду в другое место… — во мне начало пробуждаться мальчишеское упрямство.

— Я тебя из-под земли достану. И ты у меня в десантники уйдёшь!

Угроза капитана была достаточно реальной. У нас в школе учился парень-переросток. Его вышибли из восьмого класса, и Ерин-Мерин за дерзкое поведение пообещал отправить его в десантники. И своё обещание выполнил.

Надо сказать, в те времена призывников при одной мысли о десантных войсках бросало в мелкую дрожь. Никто не говорил о десантниках как о профессионалах, спецназовцах, крепких парнях. Шли разговоры типа: да они живут как в тюрьме, да на них там пашут, да они света белого не видят, если ты десантник, так уйдёшь на дембель дебилом лысым… Даже расшифровывали аббревиатуру ВДВ очень своеобразно — «вряд ли домой вернёшься». И такая перспектива меня, конечно же, не воодушевляла.

— Да, — сказал я, — теперь я понимаю, как у вас записывают в училища. Поэтому у вас в армию никто и не идёт.

Ерин спохватился:

— Ладно, пойдёшь у меня в танковая.

Это выражение «танковая» я отчётливо помню до сих пор. Но тогда я тактично не стал его поправлять.

— Нет. В танковое не хочу.

— Дурак, пойдёшь в танковая!

— Нет, не пойду.

Тут ему, наверное, наш диалог надоел, и он сказал:

— Короче, разнарядки никакой нет, иди отсюда!

И я пошёл. Но, будучи по природе своей оптимистом, подумал: дай зайду завтра ещё разочек, может быть, они, то есть

«капитаны мерины», меняются? Но они, к сожалению, не менялись. На следующий день я опять пошёл в военкомат. Капитан — видимо, в хорошем расположении духа — вышел в коридор и тут же увидел меня:

— А ты что здесь делаешь?

— Да вот, пришёл записываться в училище.

— А-а! В танковая?

— Нет, в танковое я не пойду. Я хочу в авиацию.

Тут, очевидно, проявилось его доброе настроение:

— Ну ладно. Так и быть, запишу тебя в авиацию.

Я не успел приободриться, как он продолжил:

— Давай в Серпуховское зенитное артиллерийское училище!

У меня даже дыхание перехватило:

— Да какая же это авиация?!

А Ерин невозмутимо продолжал:

— Как какая авиация? Авиация! «Птички» на погонах носят? Носят. Будешь и ты в голубых погонах ходить.

— Да мне не погоны нужны. Мне небо нужно.

— Ну вот и будешь зенитчиком.

— Да я не сбивать, я летать хочу!

В общем, свадьбы у нас не получилось. И я забросил это дело, начал, как и все мои одноклассники, ходить по институтам: МАИ, МАДИ, МВТУ. Однажды по «спортивному» потоку прошёл экзамены так, что в итоге мой проходной балл оказался выше, чем в потоке обыкновенном. Это продолжалось до тех пор, пока при встрече отец не спросил меня, как идут дела.

— Да вот, — отвечаю, — поступаю в институт.

— В институт? Ты же хотел в лётное?

Я рассказал ему вкратце о моих злоключениях с капитаном Ериным. Отец страшно возмутился:

— Что?! Такое хамское отношение!

Конечно, он имел в виду то, что мне отказали в желании стать лётчиком. Интересно, что бы он сказал, расскажи я ему эту историю во всех красках!

В итоге отец подключился по своим каналам к решению моей судьбы. Вскоре после нашего разговора меня вызвал сам районный военный комиссар, сам меня встретил и быстренько организовал врачебную комиссию. Именно на ней я впервые в жизни испытал жуткий стыд. Другие ребята проходили комиссию в зависимости от врача в определённой «форме одежды»: где одетыми полностью, где по пояс голыми, где в трусах, а где-то и без них. Но поскольку моя спецкомиссия сидела практически в одной комнате, то меня сразу раздели перед всеми догола. А там присутствовали молодые девчонки. Я страшно краснел,

волновался, даже давление у меня подпрыгнуло — 130 на 80, ну и пульс, конечно, частил. Я всё время непроизвольно старался прикрыть руками интимное место, но тут же следовал командный голос: «Руки по швам!».

Эта мука продолжалась полтора часа. И вот я, не успев как следует оправиться от стыда, немного ошарашенно читаю вердикт этой врачебной комиссии: **«Годен к лётной работе без ограничений».**

4. ТАМБОВ — ГОРОД ХЛЕБНЫЙ

Ошарашенный и взбудораженный, я растерянно поднялся по ступенькам из подвала военкомата и долго не мог прийти в себя от столь быстрого перехода в некое новое для меня качество. Не особенно понимая смысла написанного, я без конца повторял про себя одну и ту же фразу: «Годен к лётной работе без ограничений, годен к лётной работе без ограничений, годен к лётной работе без ограничений…» Везде и всюду стоял этот вердикт. Я был взбудоражен этой записью в моём личном деле, словно уже действительно был приобщён к той лётной работе, о которой мечтал.

И если раньше упоминания об авиации будили во мне в лучшем случае прекрасные голубые мечты и слегка волновали моё воображение, то после этих лаконичных строк во мне родилось какое-то новое чувство, которое невозможно описать словами. Тот прежний, романтический дух взял верх, и всё наносное, связанное с поступлением в гражданские вузы, улетучилось безвозвратно. И я даже загордился собой: вот, мол, годен не к какому-то там гражданскому «ликбезу», а к настоящему мужскому делу.

А ведь на дворе стоял 1961-й год — год полёта первого космонавта, нашего, советского космонавта, полёта, буквально взбудоражившего весь народ. Помню, как все высыпали на улицы, остановились заводы, школьники сбегали с уроков, незнакомые люди обнимались и целовались, как после сообщения о Победе. Мы, оказывается, в Космосе! Мы, оказывается, снова крылатая чкаловская, а теперь и гагаринская нация!

Народ только и говорит об авиации и космосе. В том же 61-м в Домодедове был устроен показ достижений авиации, и вся страна с гордостью следила за новинками авиационной техники… И я был счастлив, что тоже причастен к крылатому делу.

Друзья посмотрели мои бумаги и подумали, что я уже стал лётчиком. Хотя, естественно, это было только началом пути, дальнего и тернистого. Но тем не менее первый мой шаг на этом пути был сделан. Дальше всё проходило, как в немом кинематографе: кадры следовали один за другим, мелькали знакомые и незнакомые лица, встречи и расставания. И я не успевал не только оглядываться назад, но и задумываться о происходящем.

Буквально через два дня мне предписывалось выехать в город Тамбов. В военкомате я просил направить меня в Качинское

училище. Но мне ответили, что единственная вакансия осталась в Тамбове и ею надо неукоснительно воспользоваться. На самом деле, видимо, были и другие причины. Тамбов входил в Московский военный округ, где отец имел определённое влияние. А может быть, сказалась и просьба матери, чтобы далеко меня не отправляли.

Для мамы моё направление в училище было, конечно, не самой радостной вестью. Она пробовала меня отговорить, но уже как-то обречённо, видя тот неистребимый блеск в моих загоревшихся глазах, который уже невозможно было погасить ничем, никакими материнскими наставлениями, безотказно действовавшими когда-то на меня в пятом или шестом классе.

Признаюсь, я не замечал, как ей было тяжело, как она плакала вечерами. Я почти не видел этих слёз, поскольку проводил все свои последние перед отъездом вечера в компаниях с мальчишками и девчонками: начались проводы в армию. И я постригся заодно с моими одноклассниками, один из которых хотел пойти со мной в лётное, но его направили только в то самое «еринское» училище ПВО.

Разве знали мы тогда, как нас разбросает судьба по разным путям-дорогам! Но я был счастлив, поскольку шёл в неизведанное. Должен сказать, и много позже, в зрелости, это чувство неизведанного всегда сильно возбуждало меня.

На тамбовском вокзале меня встретили знакомые моего отца, усадили в машину и отвезли прямиком в училище. Тамбов я так толком и не разглядел из окон автомобиля. До этого он ассоциировался у меня всегда с двумя выражениями: «Тамбовский волк тебе товарищ» и, что гораздо приятней, — «тамбовский окорок». Больше о городе, где мне предстояло научиться летать, я ничего не знал. Может быть, и к лучшему.

Как и полагается в армии, нас поселили в старые деревянные бараки так называемого войскового приёмника, в которых мы томительно ждали своего часа для прохождения лётной комиссии. По своей наивности я думал, что заключение медицинской комиссии военкомата — последний вердикт, необходимый для поступления в училище. Но оказалось, медицинские термины ещё долго преследовали нас, почти до тех пор, пока мы наконец не увидели самолёт.

И потянулись трудовые будни войскового приёмника. Поступающие кандидаты были разделены на взводы и роты. Нам были представлены младшие командиры из сержантов и солдат, которые учили нас азам армейского порядка. Ходили мы ещё в разношёрстной одежде, но уже плавно вступали в новую жизнь, а это чёткий, отлаженный подъём, передвижение только строем,

дружный коллективный приём пищи…

В детстве я страдал гастритом и ещё чем-то подобным, и мама всегда старалась кормить меня специальной едой, лёгкой для желудка. Здесь же с самых первых шагов я столкнулся с тяжёлой, промеренно калорийной пищей советского воина. Завтрак: каша, кусок сала, чай. Обед: щи из квашеной капусты с куском сала, каша (как правило, ячневая или перловая) и что-то похожее на компот или кисель. Примерно таким же был и ужин: очередная каша с куском сала, которое я просто не переносил ни в сыром, ни в жареном виде, а тем более — в отварном…

У меня сразу же начались какие-то перебои в организме. Во-первых, я не наедался. Во-вторых, эта пища стояла у меня колом в горле и вызывала отвращение. Со временем, используя скудные дензнаки, которые у меня имелись, я стал наведываться в буфет и покупать там всё, что продавалось, а именно: лимонад и пряники по 9 копеек. Были они покрепче кирпича, но всё же вносили хоть какое-то разнообразие в рацион питания войскового приёмника.

Маме о своём житье-бытье я писал мало. А когда писал, расхваливал всё направо и налево: какая прекрасная еда, какая замечательная природа и бесподобные условия проживания. Хотя, естественно, впервые очутившись в казарме, я тяжело переживал незнакомый мне ещё вчера армейский быт. И было бы ещё невыносимее, если бы не спорт…

Вернусь немного назад… В те времена, о которых я писал раньше, мы перепробовали, наверное, все виды спорта без исключения. Единственное, что не вызывало у меня особого энтузиазма, так это тяжёлая атлетика. Но где-то к десятому классу я посмотрел на себя в зеркало и мне стало грустно. В тот момент как раз начали проникать к нам американские фильмы с накачанными парнями, играющими античных воинов: «Спартак», «Клеопатра»… И тогда игра с железом, дающая такие впечатляющие и рельефные результаты, привлекла меня и моих друзей. А моего друга Володю Болистова заприметил один из тренеров и пригласил заниматься тяжёлой атлетикой. У мальчишек чувство стадности развито неимоверно. И после рассказов Володи о том, какие там крепкие парни, я тоже пошёл заниматься в эту секцию. И где-то уже через полгода дошёл до третьего разряда — результат, кто знает, довольно неплохой.

Но самое главное состояло не в этом. А в том, что там, в ЦСКА, я соприкоснулся с такими штангистами, как Власов, Ломакин, Стогов. Сейчас мало кто из молодёжи помнит эти имена, а люди старшего поколения знают, что это были настоящие мастодонты штанги. А Юрий Власов вообще считался символом мощи русского духа и плоти в мировом масштабе!

Наши тренировки проходили в ЦСКА, где царил совершенно особый дух. Спортивные «звёзды» никогда не относились пренебрежительно к младшим своим одноклубникам. Мы были в одной из самых младших групп (9-10 классы), и тем не менее большие мастера могли вместе с нами поиграть в тот же баскетбол. Пусть ради шутки, пусть всего 3-5 минут, но представьте, сколько это приносило радости и счастья новичкам клуба — ведь раньше они могли видеть своих кумиров только с 50-го ряда спортивной арены Лужников.

Всё это мне очень пригодилось на первых армейских порах. Уже в приёмнике начался поиск спортсменов для различных соревнований. Я, как вы уже знаете, неплохо играл в футбол. Меня тут же приметили, и буквально недели через три я уже играл за сборную училища, хотя в него ещё не поступил.

Моя первая игра прошла довольно неплохо. Я хорош был в технике, но мужской выносливости пока ещё не хватало. Напомню, что мне было чуть больше 17 лет, а рядом на поле бегали самые настоящие мужики — 23-25 лет. Конечно, они были мощнее и, несмотря на мою техническую подготовленность, обходили меня, что называется, на поворотах. Для меня это стало предметным уроком, и я принялся в свободное время улучшать свои физические кондиции.

Кстати, армия в этом смысле дала значительный толчок моему физическому развитию. Взять ту же зарядку, которую я ненавидел, как ненавидел и ежедневные трёхкилометровые кроссы в сапогах — после них долго ныла надкостница… Но нелюбимая зарядка свою роль сыграла, постепенно привив мне неплохую выносливость, а ведь именно она, выносливость, всегда была моим слабым местом на поле. Так что спасибо зарядке!

5. РОМАНТИКА ПРИЁМНИКА

Все обитатели войскового приёмника казались мне великовозрастными. Средний возраст его контингента составлял 20–21 год (21 год был крайним сроком приёма в училище; в исключительных случаях принимали до 23 лет). И, конечно, с позиций выпускника 10-го класса это были просто солидные мужчины. К 50-ти, скажем, годам разница в 2–3 года фактически не чувствуется, но когда тебе 17, а твоему соседу по казарме 23, она ощущается очень и очень. И хотя я был поднакачан, но… рост — 171, вес — 69… Короче, данные не ахти какие.

Но не это главное. Люди, которые меня окружали, обладали гораздо большим жизненным опытом. В том числе и в вопросах любви. Большинство из них уже познали любовь не только в её книжном варианте. Мой же любовный опыт ограничивался подростковыми вечеринками, которые заканчивались невинными объятиями и поцелуями…

Кроме того, в обиход моих соказарменников входило обязательное курение, выпивка, игры в карты, другие азартные развлечения. И со всем этим мне пришлось столкнуться лицом к лицу. Но спортивные навыки давали о себе знать — я никогда не был «мальчиком для битья». И если даже физически я не выглядел внушительно, это ещё не означало, что я не мог постоять за себя. Помимо всего прочего, я был москвичом и неплохо играл в футбол, а это в глазах молодых искателей лётного счастья прибавляло мне авторитета. Обо всём этом я пишу, чтобы читатели лучше поняли быт и настроения, царившие в лётных, да и вообще военных училищах того времени.

Честно говоря, сама обстановка приёмника училища действовала на меня крайне угнетающе. Первая романтика улетучилась довольно быстро. Во-первых, я понял, что попал не в истребительное, а в бомбардировочное училище. Во-вторых, увидел, каким образом шло установление железных армейских порядков. В прежней, штатской жизни я мог, иногда даже не без удовольствия, подчиняться кому-то, особенно старшим, но не их физической силе, а силе их убеждений. Здесь же я видел только неприкрытый диктат власти и силы, далеко не всегда обладавший той моральной убедительностью, которая должна исходить от начальников.

А тут ещё этот быт, эти грязные бани, к которым мы шли километра четыре в соседнее училище и куда нас засовывали сразу человек по сто пятьдесят или двести, давая на помывку минут сорок. А эти, мягко говоря, «многоочковые» туалеты и

коллективное утреннее «творчество» в них! А отсутствие воды в умывальниках — лица не ополоснёшь, не говоря уже о душе, который мне надо было принимать несколько раз в день, учитывая мои занятия спортом…

Всё это и привело постепенно к тому, что дух романтики начал уходить. Я уже не болел авиацией. Да и те курсанты, с которыми мы общались (а это были, как правило, списанные курсанты, т.е. те, кто не смог научиться летать либо не переносил перегрузки), навевали на нас всё больше скепсиса. Сейчас-то я понимаю, что это были просто неудачники: одних списали по «нелётной», других — из-за плохой переносимости перегрузок, третьих — по разным другим причинам. Свои недостатки они, конечно, нам не раскрывали. А вот то, что авиация — это дурь, что она никому не нужна, что надо идти в гражданские институты, повторяли как бы между прочим постоянно. А попадались ещё и «гастролёры» — таких было процентов 15. Они получали отпуск на работе и ездили вроде бы поступать в училище, но экзамены не сдавали, а, прекрасно вписавшись в казарменный быт, отдыхали от трудов праведных.

Конечно, были и другие ребята, страстно стремившиеся в авиацию. Они, как только находилось время, зубрили учебники, постоянно тренировались на различных снарядах и были готовы в любой час ринуться в бой для завоевания первой ступени в небо. Их пример снова настраивал меня на романтический лад…

Вот с такими противоречивыми настроениями я и подошёл к экзаменам в училище. Летать я уже почти не хотел. Но один мой товарищ подсказал мне, что с этим же экзаменационным листом я могу поступать в любой институт. Хотя экзамены в вузы к августу уже заканчивались, тем не менее на заочное или вечернее отделение я вполне мог поступить.

Тогда, от нечего делать, я решил попытаться экзамены всё же сдать. И всем на диво сдал их играючи, поскольку особого волнения за их исход не испытывал. У меня, помню, было всего две четвёрки, остальные — пятёрки. Словом, по успеваемости я явно проходил в училище. А вот в тестах по медицине я уже был заинтересован — мне было важно знать, гожусь или не гожусь я всё же для лётной работы. Оказалось, гожусь! Не помню, с каким чувством я выслушал объявление о зачислении меня в училище кандидатом в числе других 230 счастливчиков. Оставалось дождаться приказа о призыве в армию и с полным правом переодеться в военную форму.

Вот тогда-то я и решил воспользоваться помощью своего отца. Позвонил маме, чтобы она поговорила с ним о моей поездке домой, в Москву. Это сработало, и меня отпустили на трое суток

в столицу.

6. В МОСКВУ! В МОСКВУ!

Мне тогда показалось, что трое суток — это очень много, в голове вертелись десятки планов. Было интересно, как встретят меня друзья, как воспримут мою причёску — не под «нулёвку», но явно свидетельствующую о принадлежности её обладателя к армии. И когда я сел в поезд, отправлявшийся в Москву, что-то затрепетало у меня в груди: я снова возвращался к чему-то родному и близкому.

Особенно это волнение стало невыносимым, когда наступило утро и в окна вагона блеснуло ещё тёплое среднерусское солнце, осветив красочный, живописный пейзаж подмосковных деревень с маковками колоколен. К горлу подступил жаркий комок.

Когда же поезд прибыл на Казанский вокзал, меня вообще охватил какой-то трепет. Я впервые вступал на родную московскую землю, возвращаясь не из какой-то отпускной поездки на курорт (мама возила меня только однажды в Сочи, да ещё в Трускавец) — для меня это было возвращением на время к той прежней жизни, от которой я всё больше отдалялся. И я вдруг почувствовал, что возвращаюсь в Москву уже в совершенно новом качестве.

Помню, как сел в метро, как провожал взглядом каждую керамическую плитку на своём пути, как прижимался к дверям вагона, словно к любимой девушке. И когда я вышел к своему родному Киевскому вокзалу, моя душа летела впереди меня. Наконец я ощутил себя дома. Нет больше сырых бараков, криков «Подъём!», унылого тамбовского пейзажа…

Наконец я нажал кнопку родного звонка. Мама открыла дверь и сразу заплакала. Я почувствовал, что и сам вот-вот расплачусь. И тут я впервые прибег ко лжи, которая потом всё время выручала меня в отношениях с матерью. Я сказал ей тогда:

— Мама! Я поступил в училище только для того, чтобы затем перейти в гражданский вуз. А тот год, что пробуду в Тамбове, пойдёт мне в зачёт армейской службы, и потом меня в армию уже не возьмут. Ведь ты знаешь, как сейчас трудно поступить в институт — очень высокий проходной балл. А в училище я поступил легко. И все так делают…

Мама, конечно, не верила в мою сладкую ложь. Я очень много рассказывал ей о курсантском быте, гораздо меньше о чувствах, которые он во мне вызывал. Я говорил, как отлично нам живётся в новых тёплых казармах, живописал прекрасную столовую с накрахмаленными скатертями, столами, заставленными яствами, врал про просторные спортзалы с великолепными душевыми

(только про шампунь не сказал — тогда его в продаже ещё не было).

Но когда я, оклемавшись, стал завтракать, то уплетал всё, как голодный зверь. И мама не переставала удивляться, почему я такой голодный. Я успокаивал её, говоря, что просто соскучился по домашней пище, к тому же не ужинал, а в поезде поесть было некогда. С гордостью я показал маме проездные документы, демонстрируя, что я уже — армейский человек. И тут же позвонил друзьям.

Ребята мгновенно примчались ко мне домой. Радости не было, как говорится, конца. Мы позвонили знакомым девчонкам и организовали вечеринку. Там мы много плясали и веселились, а я перед всеми кочевряжился.

Эти три дня пролетели так быстро, что я и не заметил. Все мои сверстники завидовали, что я вырвался наконец из родного гнезда. Тогда молодёжь просто мечтала уехать из Москвы, убежать в какую-нибудь таёжную даль, познать неизведанное. Была даже такая специальная книжная серия «Тебе в дорогу, романтик!». И вот одному из романтиков удалось вырваться из столичных стен и убежать. Куда? В Авиацию! Конечно, все смотрели на меня с гордостью и завистью. А я, откровенно говоря, завидовал им, что они остаются здесь, и не просто в Москве, а в моём любимом городе, где каждый камешек моего микрорайона мне знаком. Здесь всё было родным. И мне было горько и обидно покидать стены своего дома.

Я, конечно, хорохорился, но на душе кошки скреблись. Особенно грустно было на вокзале. Но когда меня обнимали и целовали девчонки, я крепился. Помню, у некоторых друзей и подружек глаза были на мокром месте, а я всё старался быть весёлым. Но как только поезд тронулся, сам чуть не расплакался. Я неотвратимо шёл к судьбе, которую сам себе выбрал. Колёса стучали, оставляя позади любимые московские улицы, поезд нёс меня всё вперёд, и вперёд, и вперёд!

7. «БОРИСОВСКИЕ» УНИВЕРСИТЕТЫ

Я проснулся при подъезде к Тамбову. Было утро. Не помню — хмурое или солнечное. Но впоследствии мне всегда казалось, что когда я приезжал сюда из Москвы, неизменно стояла холодная и унылая погода. Хотя это, очевидно, были эмоции.

И на этот раз небо, встретившее меня на привокзальной площади Тамбова, показалось мне серым и неприветливым. Я отправился в соответствующем настроении в так называемое родное училище. В войсковом приёмнике я застал довольно интересную и непривычную для себя картину. Мои сослуживцы уже были одеты в солдатскую форму. Все они были какими-то нескладными, какими-то прямоугольными и треугольными, абсолютно одинаковыми. Я никого не узнавал. Впечатление примерно такое, будто встретил, допустим, группу китайцев — все они кажутся на одно лицо. И только потом, познакомившись поближе, начинаешь понимать, что они все разные. Впрочем, очевидно, такими же одинаковыми при первом рассмотрении кажемся китайцам и мы.

Но постепенно я начал узнавать своих друзей, а они наперебой спрашивали одно и то же: «Ну, как там Москва?» Надо учесть, что телевизор в ту пору не был ещё таким общедоступным явлением, как теперь, люди узнавали новости в основном по радио да из газет или же по телефону от родных и знакомых. Поэтому я стал как бы героем дня. всё, что я ни рассказывал, вызывало у окружающих живейший интерес, даже мельчайшие подробности моего путешествия и наблюдения столичной жизни. Я понял по их вопросам, что, хотя многие из них, как я уже говорил, были вполне сложившимися мужчинами, они испытывали те же проблемы, что и молодые люди, впервые оторвавшиеся от домашней жизни, от семьи.

Не прошло и суток, как и меня переодели в форму. Я впервые столкнулся с портянками, которые в армии заменяют носки. Это было поначалу весьма неудобно и непривычно. Словом, начинался курс молодого бойца, знакомый каждому военному человеку. Хотя мы были курсантами, но для начала все почему-то должны были стать бойцами: походить строевым шагом, пострелять из автомата и карабина, пробежаться в противогазе…

Сейчас часто говорят о дедовщине и о том, была ли она раньше. Когда меня об этом спрашивают, я всегда откровенно говорю, что дедовщины как таковой у нас не было. Но её отголоски доходили и до нас. Впрочем, нынешняя трактовка дедовщины, звучащая из уст многих сегодняшних комментаторов

армейской жизни, — это примитивное обобщение всего того негативного, что может быть в армии.

Что такое для них дедовщина? Приходит молодой парень в армию, а старослужащие воины начинают над ним издеваться. Заставляют его работать за себя, заниматься совсем не тем, чем принято заниматься в армии: чуть ли не рабским трудом с постоянными физическими и особенно нравственными унижениями. Естественно, это очень сильно влияет на характер молодого человека. И если парень недостаточно сильный, он может сломаться, и тогда либо полностью подчинится, либо совершит насилие над собой или своими обидчиками. Я думаю, дедовщина имеет гораздо более глубокие корни и причины.

В вышеописанном варианте дедовщины у нас не было. Старшие курсанты нас не только не унижали, а наоборот — даже оберегали. Ведь не секрет: лётного состава в училище было в процентном отношении гораздо меньше, чем обслуги, состоявшей в основном из солдат и гражданского персонала, с которыми у курсантов не всегда были нормальные отношения. И в городе, где к военным относились довольно неплохо, всё-таки случались некоторые неприятные эпизоды. Курсанты старших курсов в этих немногочисленных конфликтах всегда нас поддерживали и защищали. И эта поддержка здорово помогала нам.

Впрочем, старше нас были только второй и третий курсы. Высшие училища только начинали функционировать, и было проведено всего два набора. Мы были третьим — «бронзовым» — набором в высшие лётные училища, многие из которых были ранее средними. К слову, все лётные училища в 1957-1958 годах (тогда произошло сильное сокращение в армии) были расформированы, а подготовительные курсы, так называемые «спецухи», основа подготовки лётно-технических кадров, — ликвидированы.

Поэтому, возвращаясь к теме дедовщины, должен отметить: старшекурсники оказывали на нас только позитивное влияние. А самих неуставных отношений в их сегодняшнем толковании у нас не было.

Но другую сторону армейских порядков, которую без преувеличения можно назвать дедовщиной, я считаю своим долгом отметить. В реальности армейский порядок устанавливается или, во всяком случае, устанавливался раньше не уставом или какими-то другими соответствующими законами. Если бы дело обстояло так, то для дедовщины в армии не было бы ни причин, ни условий. Всё выглядело бы по-иному, если бы мы жили по Конституции или какому-нибудь «Биллю о правах человека», ограничивающих власть людей, надевших военную

форму.

К сожалению, законы и правопорядок в армии устанавливаются людьми. Конкретно — младшими командирами. А те не всегда соответствуют своему предназначению. От этого, мне кажется, все беды. Многие вышестоящие командиры, перекладывая ответственность с себя за воспитание подчинённых на младших командиров, подыскивают людей с особыми данными — умеющих жёстко насаждать дисциплину и порядок в воинских подразделениях, в том числе и в военных училищах. Это была самая большая ошибка в воспитании тех ребят, которые должны были становиться в будущем теми или иными военными специалистами.

Суммируя вышесказанное, хочу выделить несколько основных причин дедовщины в армии. Во-первых, солдат учат не тому, чему нужно. Во-вторых, нет мотивации этого обучения. В-третьих, при назначении младших командиров и их заместителей по строевой, как правило, исходят не из оценки их качеств как лидеров, а из желания иметь тупого исполнителя с замашками «цербера», что, естественно, порождает в солдатской среде непримиримый антагонизм. В-четвёртых, распорядок дня военнослужащих спрессован специально для минимизации свободного времени, а это даёт отрицательный эффект. У «срочника» и курсанта практически нет возможности отдохнуть от тяжёлой, часто бессмысленной службы. И, наконец, последнее. Шаблонный и нетворческий подход к плановым занятиям убивает у военнослужащих желание заниматься даже любимыми предметами.

Командиром нашего взвода был младший сержант Борисов — человек низенького, «наполеоновского» роста со столь же низким интеллектуальным уровнем. Негативные качества такого человека, помноженные на практически неограниченную власть, становятся настоящим бедствием для окружающих. Это я испытал на себе.

Всё началось с материнской посылки. Мама моя, скажем прямо, достаточно меня баловала и, несмотря на мои рассказы о прекрасной курсантской жизни, старалась, как могла, украсить её и сделать более питательной. Она присылала посылки с различными сладостями и деликатесами, которые, хотя и с трудом, но можно было достать в Москве. Мама обегала множество магазинов, чтобы сделать мне приятное.

Ну так вот, ничего из её посылок Борисову не доставалось. Это его крайне раздражало и приводило в бешенство. Будучи по натуре человеком коммуникабельным, я, несмотря на молодость, занимал среди курсантов авторитетное положение. Меня многие

уважали, я отвечал им тем же. К тому же я никогда не был жадным — любая посылка от мамы делилась в нашем классном отделении на всех поровну, и ребята, может быть, по крупинке, но пробовали маминых сладостей обязательно. Единственным, кому никогда ничего не удавалось попробовать, оставался Борисов. Происходило это потому, что когда он впервые увидел посылку в моих руках, тут же предложил мне пойти в каптёрку (маленькую комнату, где находится различное вещевое имущество взвода) и разделить эту посылку только между нами. Я, конечно, отказался и сказал, что посылка будет делиться поровну между всем личным составом. Именно тогда он меня возненавидел.

Другим камнем преткновения стал его армейский лексикон и мои актёрские способности. Борисов выдавал порою настоящие словесные перлы типа: «От меня и до следующего столба строевым — марш!» Достаточно было небольшой огранки и ехидного комментария — и курсанты лопались от смеха. Эти едкие насмешки, вызывавшие восторг моих сослуживцев, доводили сержанта до бешенства. Мы не переносили друг друга.

В результате он постоянно объявлял мне наряды. Все, кто служил в армии, знает: младший командир не имеет права дать своему подчинённому больше трёх нарядов вне очереди. Но Борисов действовал другим испытанным методом: давал мне наряды от имени командира взвода, нашего капитана. И когда я отхаживал очередные наряды, он наваливал на меня новые за какие-то несуществующие нарушения. И все эти наряды длились непрерывной чередой: с августа по ноябрь я практически не вылезал из чистки туалетов или ещё каких-либо работ подобного профиля.

Представьте, каково мне было переносить все эти унижения! Мои товарищи по взводу понимали, что Борисов не прав, но никто не мог ничего с этим поделать. Более того, я подвергался замечаниям ещё и со стороны более высокого начальства. Случались и намёки на то, что моя якобы абсолютная недисциплинированность может очень плохо для меня закончиться, вплоть до отчисления из училища.

Седьмое ноября стало для меня настоящим праздником — в этот день я впервые оказался без наряда. Думаю, и здесь Борисов преследовал корыстные цели, надеясь, что под этот «красный» день календаря мама пришлёт мне очень хорошую посылку и он наконец полакомится какими-либо яствами. Но ему и в этот раз ничего не досталось — и моё трудовое воспитание по части чистки сортиров продолжалось. От мойки туалетов я переходил к нарядам по кухне. Эти наряды были особенно тяжёлыми: каждому курсанту надо было почистить ванну картошки. А с учётом того,

что до училища я не чистил за раз больше двух-трёх картофелин (всё делала мама, я помогал ей ходить по магазинам и мыть посуду, но чистку картошки она мне не доверяла), можете представить мои распухшие после каждого кухонного наряда руки. Вот такие уроки преподавал мне Борисов.

И он сделал своё дело, полностью, казалось бы, подавив мою психику. Однако о самоубийстве я не думал, в депрессию не впадал, а по-прежнему шутил, улыбался, продолжал веселить ребят различными забавными историями и анекдотами, которых знал великое множество… Дело в том, что у меня была очень хорошая память, которую я тренировал с детства, чему немало способствовала и моя любовь к математике. Я никогда не пользовался записными книжками, помнил сюжеты всех комедийных фильмов того времени и мог слово в слово воспроизвести самые комичные места из них. А если учесть, что с детства я умел здорово копировать голоса, то можно вообразить, как ценили меня сослуживцы в часы досуга. Я получил признание среди моих сверстников, копируя командиров взводов, командира роты, видных государственных деятелей и просто всех, кого знал. И когда вечером мы, уставшие, садились где-нибудь в бытовке, все просили меня что-нибудь рассказать. Как только я начинал, вся курсантская вечеря буквально хваталась за животы. Да я и сам хохотал от души и расслаблялся, забывая о грядущих сортирах и центнерах неочищенной картошки.

Но все положительные импульсы от этих вечеров, доброе отношение друзей не могли залечить душевные раны, которые наносил мне пресловутый Борисов. В результате я решил уйти из училища, нарочно завалив первые же экзамены. Друзья отговаривали меня, объясняя, что, во-первых, я фактически потеряю год, а во-вторых, мне придётся снова поступать в вуз на общих основаниях. Даже год службы мне не зачтётся, так как я буду отчислен за неуспеваемость.

Но я уже ничего не мог с собой поделать. Покориться Борисову не позволяли моё человеческое достоинство и честь. А подвергаться постоянному унижению на глазах всего коллектива было невыносимо. При этом, хотя все были на моей стороне, все молчали. И это молчание, эта коллективная боязнь высказать своё отношение к происходящему особенно угнетали меня. В результате я решил бесповоротно: экзамены сдавать не буду и уйду из училища.

Но в жизни бывают мгновения, как бы ниспосланные тебе свыше. В самые тяжёлые минуты потери душевного равновесия и согласия с самим собой вдруг кто-то — близкий или далёкий — помогает удержаться от необдуманных поступков, о которых

будешь жалеть потом все оставшиеся дни. Таким добрым ангелом стал для меня Володя Стебаков — мой друг, ставший впоследствии заместителем директора винного завода в Кунцеве, о котором я ещё не раз вспомню в этой книге.

Была зимняя ночь в наряде. Был долгий откровенный разговор. И Володя, выслушав все мои сомнения и муки, просто, без всяких высоких слов сказал мне:

— Я тебя не буду уговаривать… Я только хочу тебе сказать: возьми надави на себя, ты крепкий парень, ты выдержишь! Раз уж ты поступил в училище, поднимись хотя бы раз в небо на самолёте. Тебе дали такой шанс! Попробуй, что это такое. И всё. А дальше можешь и списаться, и уйти, делать всё, что хочешь. Кроме того, тебе зачтётся год службы и ты будешь иметь право свободного поступления в любой технический вуз. Но ты попробуй хоть раз, что такое небо! Столько вытерпеть из-за этого подонка, столько перенести унижений!.. Ведь самое трудное уже позади — ты принял присягу, прошёл курс молодого бойца, заканчиваешь самый тяжёлый, первый год учёбы… Скоро весна. Начнутся полёты. Испытай, что это такое — полёт!

Этот ночной разговор я до сих пор помню во всех его деталях. Не было бы его, кто знает, как сложилась бы дальше моя судьба? Стал бы я лётчиком или ушёл бы куда-нибудь искать счастья на гражданке?

Помню, я сказал себе: действительно, раз уж поступил в училище (а я до этого не летал даже на пассажирских самолётах), почему бы хоть раз не попробовать оторваться от земли и посмотреть, что это такое. Узнать, смогу ли я управлять самолётом. А там пропади всё пропадом — и этот Борисов вместе со всем училищем в придачу! И пропади пропадом вся эта авиация, из-за которой приходится терпеть такие муки! Зато я скажу всем: да, я был в училище, не для меня все его армейские порядки, но я слетал. Я слетал! Я знаю, что такое небо!

И я решил, что ради этого вытерплю все оставшиеся невзгоды. Кроме того, у меня созрел и другой план. Если я сдам экзамены и поеду в отпуск, то «на дорожку» обязательно вымещу кулаками все свои унижения на физиономии Борисова. И многие, кстати, поддержали меня в моих намерениях. Только теперь, спустя годы, я понимаю, к каким последствиям могли бы привести мои замыслы, которые я, к счастью, не осуществил. Я, конечно, доказал бы ему кулаками, что нельзя унижать, пользуясь властью, человеческое достоинство. Хотя человек другого, не моего склада характера, доведённый до крайности, мог бы взять в руки и оружие.

Низведённый до скотского уровня так называемыми

младшими командирами, он обязательно впадает в одну из крайностей. Он может впасть в депрессию, сойти с ума или наложить на себя руки. А может в состоянии аффекта застрелить своего притеснителя. А там — дисбат или тюрьма… Со всеми этими явлениями мы, к сожалению, слишком часто встречаемся сегодня.

8. АНАНАСЫ ДЛЯ БОРИСОВА

А сержанту Борисову мы всё же отомстили. И отомстили довольно жестоко. Как-то Володя Стебаков говорит мне:

— Слушай, Валер. Сегодня шестое ноября. Завтра праздник. И тебе Борисов даёт отдушину. Давай и ему тоже устроим праздник — дадим что-нибудь из посылки.

Но ребята были все против, а я всегда поддерживал мнение коллектива и тоже сказал, что ни на какую сделку с ним не пойду. Потому что это мерзкий человек. А между тем, в праздничной посылке мама прислала ананас. Этот ананас мы разрезали на мелкие дольки и всё съели, почти до самой кожуры. А кожура у ананаса, как многие знают, колючая, с мягкими шипами и жёсткими веточками. Мы собрали остатки ананаса в кучу, Володя забрал их и сказал, что пошёл выбрасывать.

После ужина меня подзывает к себе Борисов и говорит:

— Ну, наконец-то ты стал исправляться.

— В каком смысле? Что исправно делаю свою работу?

— Нет. Наконец ты стал понимать мою политику.

Я недоумённо пожал плечами, а он, довольный, продолжил:

— На неделю тебя от нарядов освобождаю, а там посмотрим, как будешь себя вести.

Я просто удивился такому повороту событий, царской милости Борисова. И подумал, что это связано с его хорошим предпраздничным настроением. Каково же было моё удивление, когда он мимоходом сказал:

— Действительно, ананас очень вкусный, я такого фрукта никогда ещё в жизни не ел.

Я страшно удивился и подумал, что кто-то из ребят «ссексотничал» и отдал ему свою дольку или разделил её с Борисовым. В общем, эпизод остался как бы незамеченным. А уже перед тем как лечь спать, я увидел Стебакова, что-то оживлённо рассказывающего соседу. Они потом долго хохотали, показывая на меня. Я подсел поближе к их кроватям и спросил, в чём дело. В ответ они рассказали мне, улыбаясь, смешную, но издевательскую историю.

Оказывается, Стебаков вытащил из пакета, который понёс выбрасывать, шкурки от ананаса и отдал их Борисову. Тот не знал, как надо есть этот фрукт. Он его в жизни никогда не видел (у нас были ребята, которые не видели раньше даже апельсина) и съел эти шкурки целиком. Хотя привкус ананаса в кожуре остался, но жевать эти шкурки, а тем более проглотить было просто невозможно. Но Борисов умудрился всё это съесть. Я

сказал Стебакову:

— Володя, шутка, конечно, злая. Но ты меня подставил.

Тот в ответ меня успокоил:

— Господи, да не говори ты ему об этом, и никто не скажет. Потому что мало кто знает, что он съел шкурки от ананаса. А если он скажет, что ел ананас, все подумают, что ты действительно дал ему дольку, а не шкурки. Молчи и, как говорится, за умного сойдёшь.

Я так и поступил и не вспоминал об этом глупом эпизоде. А Борисов как-то снова сказал мне, что ананас фрукт, конечно, великолепный, но уж очень тяжело его глотать. И я был освобождён не на одну, а на целых две недели от нарядов и жил небывало лёгкой жизнью. Однако побаивался, что когда-нибудь правда вскроется, и тогда мне будет нелегко в моей дальнейшей службе.

Но очередной ананас, который смогли увидеть наши ребята, появился года через три-четыре. Потому что это сейчас ананасы не редкость, но даже в конце восьмидесятых годов они были редким деликатесом. А уж если взять шестидесятые годы, то, сами понимаете, встретить ананас в продаже было всё равно что найти живого мамонта. Так что от почти неизбежной мести Борисова меня защитили наш пресловутый «железный занавес» и полное отсутствие в печати информации о заморском чудо-фрукте. Володина шутка стала достоянием немногих людей, а Борисов считал, что мы наконец пришли к нему с повинной, покаявшись во всех своих грехах.

9. КУРСАНТСКИЕ ШУТКИ

Жили мы, как вы уже, наверное, поняли, довольно весело, не унывая ни в каких, порою даже самых незавидных ситуациях. Молодости, за редким исключением, свойственен оптимизм. Шутили мы много. Курсантские шутки редко бывали такого жёсткого плана, как в случае с ананасом. Но тут уж, как говорится, долг платежом красен. А так в основном был полудетский, может быть, слегка глуповатый юмор, помогавший, однако, отучить некоторых из моих товарищей от дурных привычек.

Был у нас один курсант, спавший на втором ярусе. Он часто вставал ночью в туалет, а возвращаясь из него, запрыгивал на своё место единым прыжком, опираясь на поручни кроватей. Его размашистое полусальто с приземлением объёмистого тела приводило к тому, что вся «этажерка» из стоящих впритык друг к другу кроватей приходила в скрипучее движение и начинала ходить ходуном. Тут же просыпался товарищ, спавший под ним. Да и рядом лежащие курсанты вскакивали от внезапного грохота.

Все наши увещевания, чтобы он вёл себя поприличнее и не мешал остальным спать, ни к чему не приводили. Тогда в одну из ночей, когда он снова пошёл в туалет, мы втихую положили ему в кровать презерватив, наполненный примерно двумя литрами грязной воды. Курсант, ничего не подозревая, снова разбежался и, проделав свой очередной трюк, грузно приземлился на кровать. В момент приземления раздался громкий хлопок, и его окатило водой с головы до ног. Лежавшие рядом с ним товарищи были подготовлены к нашей шутке заранее. Но никто не ожидал такого фонтана — в радиусе метров пяти все тоже были облиты водой. В итоге от этой шутки пострадал не только её виновник, но и ещё с десяток человек. Но все смеялись от души, потому что удалось его проучить (по-моему, это был Игорь Лазарев) от ночных незатейливых гимнастических упражнений. Шутка сыграла свою роль. В последующем он подходил к своему ложу с опаской и осторожно взбирался на него.

Был у нас на курсе ещё один герой — Саша Носков. Тот обладал исключительной способностью спать где только можно. В любом состоянии. Я впоследствии встретил только одного подобного ему уникума, который мог спать даже стоя. Это было удивительное зрелище. Когда Саша стоял дневальным по роте или эскадрилье, обнаружить, что он спит, можно было только по неотданию им чести проходившим мимо офицерам — глаза при этом у него оставались открытыми.

И вот однажды, когда мы стояли в карауле, обнаружилось, что Носков пропал. Очередной разводящий привёл смену к его посту, а часового там не оказалось. Пропажа часового — это даже не ЧП, а кое-что большее! Тем более — с поста в карауле. Все переполошились. Проходят два часа, три… Дальше начальнику караула надо докладывать дежурному по училищу, ибо дело уже принимало серьёзный оборот.

В ход пошли разные версии: либо его кто-то украл, либо курсант сбежал сам. Но вроде бы бежать у него никогда помыслов не было. Да и немодное это было дело — убегать из части с оружием, не то что сейчас. Хотя Саша был не очень разговорчив, но казался живым и активным парнем. В особом унынии или депрессии его заподозрить было трудно. Но как бы то ни было, пропажа Носкова стала чрезвычайным происшествием.

На ноги было поднято всё училище. Искали его долго, пока, совершенно случайно, один из техников, осматривавший стоянку самолётов, не обратил внимания, что к одному из самолётов шли одиночные следы. Там они — у выхлопной трубы — и заканчивались. Хотя вокруг было много натоптано искавшими Носкова курсантами, эти следы показались технику странными.

Оказалось, что Носков, стоя на посту, решил немного поспать. Положение стоя его особенно не удовлетворило, и он решил поговорить с Морфеем в сопле двигателя. Саша забрался в выхлопную трубу и достаточно хорошо в ней устроился. Там не дуло, ветер был в другую сторону. И Носков заснул, как в люльке. Один из часовых с соседнего поста, проходя мимо, увидел, что рядом с самолётом валяется заглушка от сопла. Недолго думая, он поставил её на место и закрепил как положено. Таким образом нашего товарища закрыли наглухо. Находясь в полной темноте, он, как это было не раз, полностью посвятил себя любимому занятию. Проспал Саша без малого шесть с половиной часов кряду, с учётом того, что в карауле всегда не высыпаешься. Носков же и при нормальном распорядке часто спал как убитый. А здесь, как говорится, сам бог велел.

Конечно, если бы сопло было открыто, Сашу сразу бы нашли. Но на закрытый заглушкой двигатель никто внимания не обратил. И если бы не механик-следопыт, догадавшийся постучать по заглушке, не знаю, сколько бы ещё искали пропавшего часового. Но механик постучал, и в ответ из нутра двигателя раздался рёв Носкова:

— Что вы меня здесь заперли?!

Вот так довольно смешно закончилось это чрезвычайное происшествие. Носкову объявили трое суток ареста. И, вдоволь отоспавшись в двигателе, он сразу же отправился на гауптвахту.

Все долго ещё потом вспоминали этот случай. Он стал апофеозом любого разговора, когда речь заходила о Саше и его непревзойдённых «сонных» качествах. «Шесть с половиной часов сна в двигателе!» — восклицали обычно курсанты. И слава об этом подвиге вышла далеко за пределы училища.

10. НАСМЕШКИ СУДЬБЫ

Однажды нас подняли по тревоге в лагере под Богоявленском. Мы уже летали на Ил-28. И вот часов в пять вечера нас быстро погрузили в машины и отправили в соседний рыболовецкий совхоз. Там была система прудов, которые удерживались плотинами. Одну из них внезапно прорвало, и вся вода вместе с рыбой устремилась вниз, по руслу небольшой реки.

Когда мы подошли к прорванной плотине, нам открылась следующая картина. Работали одни женщины. Мужики стояли и руководили. А плотину потихоньку размывало. Увидев нас, мужики стали командовать и нами — кому куда встать и как бросать мешки с песком. Были они все изрядно навеселе, и команды сыпались одна за другой. А между прочим, мешки надо было не просто бросать, а бросать туда, куда нужно. Надо было затыкать именно ту расщелину, что, расширяясь, размывала плотину. Причём иногда приходилось и подныривать под неё.

Технология была простая. Мы стояли в воде и по цепочке передавали мешки, которые нам подвозили совхозные рабочие. Было приятно, что мы участвуем в общем-то важном деле — помогаем своим соседям в беде. Но бросалось в глаза и другое. Подвыпившие мужики ничего не делали, только стояли и сверху командовали нами и женщинами. А кому это, в конце концов, понравится?

Постепенно мешки с песком закончились. В плотине оставалась одна небольшая промывина, типа свища. Тогда мужики скомандовали наполнять мешки навозом. В воде он должен был разбухнуть и закрыть этот свищ. Мы сделали пару попыток, но они не удались. Мешки почему-то развязывались, навоз выплывал на поверхность, и его уносило прочь. Мужики всё критиковали-критиковали наши действия, пока один из курсантов не крикнул:

— Хватит болтать. Идите и сами покажите, как надо делать!

Как ни странно, это подействовало. Трое пьяных мужиков разделись. Женщины стали их останавливать, но они всё равно взялись за эти мешки с навозом (его как раз подвезли на телеге) и опустили их в промывину. Половина мешков развязалась. Но мужики тем не менее ныряли в воду, швыряли навоз и без мешков, стараясь заткнуть этот свищ. Теперь уже мы стояли и улыбались. И кто-то из нас сказал:

— Ну, всё точно, как в анекдоте про молодого и старого ассенизатора.

А анекдот такой. Два мужика, молодой и старый, пришли

выкачивать дерьмо из колодца. Сначала в колодец полез молодой, но у него ничего не ладилось. Тогда старый прыгнул в колодец, несколько раз нырнул, завинтил нужную гайку, закрыл необходимый кран, и дерьмо стало уходить. В очередной раз выныривая из него, старый говорит молодому: «Учись, парень, пока я жив. А то так и будешь всю жизнь разводные ключи подавать. Неучем и помрёшь!»

Ситуация действительно была анекдотической. Сами того не желая, мужики выполнили ту чёрную работу, на которую посылали нас. Мы радовались, что Бог нас уберёг от грязной работы, что в дерьме были не мы, а командовавшие нами мужики. А те, в свою очередь, улыбались, довольные тем, что показали заезжим курсантикам, как надо работать. Женщины смеялись тоже. Словом, все были довольны собой.

В том же лагере под Богоявленском произошёл ещё один забавный эпизод. В одно из воскресений нас поставили дежурить на дальний бомбосклад, расположенный на достаточно большом расстоянии от аэродрома. Обмундирование наше, надо заметить, к тому времени уже заметно поизносилось, и мы решили устроить во время дежурства «постирушки». Погода была прекрасная, солнечная. Мы разделись, оставшись в одних трусах, и постирали свои гимнастёрки и брюки.

Потом стали загорать и забавляться свободой. Не помню, кто начал первым, но мы стали швырять в друг друга невесть откуда взявшейся побелкой. Через пару минут все были перемазаны. Конечно, не избежали сей участи и остававшиеся на нас трусы. Кто-то предложил постирать и их — всё равно вокруг на десяток километров, мол, никого нет. Недолго думая, мы подхватили это предложение и постирали и трусы. В самом деле, не надевать же на грязное бельё чистую форму! При себе мы оставили подсумки и оружие, кто — карабин, кто — автомат.

В карауле мы стояли не по два часа, как положено, а по четыре. Потому что и охранять-то было нечего. Один бомбосклад, представлявший собой небольшую огороженную землянку, и такой же небольшой подземный склад. Сами мы или находились в сторожке, или спокойно загорали, бродя вдоль ограды. И вдруг, как потом нам рассказывали ребята с КП, наблюдавшие за нами в бинокли, все часовые, ходившие вразвалочку вдоль склада, попрыгали один за другим в окопы. Они позвонили с КП в соседний караул, чтобы узнать, что у нас происходит. Тот доложил: всё спокойно. Видели только, как к складу подъехала грузовая машина с людьми в кузове. А мы вдруг попрыгали с оружием в траншеи.

Тревоги это у наших соседей не вызвало. Терроризма в нашей

стране тогда ещё не существовало, везде царила полная стабильность. И никому даже в голову не могло прийти украсть бомбу, вынуть из неё взрывчатку и использовать против сограждан. И всё же ситуация была непонятной. Поэтому соседи срочно побежали к нам на выручку…

Наверное, это не было простым совпадением. Видимо, кто-то из соседнего караула, а может быть, и с КП «навёл» на нас молодых доярок из соседнего колхоза, ехавших купаться на речку. Во всяком случае, машина ехала по дороге прямо, а потом вдруг резко свернула к бомбоскладу. Увидевшие её караульные начали кричать, чтобы она сворачивала, но машина продолжала приближаться к нам. Поскольку прикрыться, кроме оружия и подсумков, было нечем, мы попрыгали в окопы. Машина остановилась у самого ограждения, и девчонки стали как бы невзначай спрашивать, как им проехать к реке. Ребята жестикулировали и показывали. Но едва только одна из женщин собралась слезть с машины и подойти поближе, тут же щёлкнули затворы и разнеслась команда:

— Стой! Не двигаться! Стрелять буду!

— Чего вы боитесь? Нужны нам ваши бомбы как собаке пятая нога, — хохотали девушки.

А мы даже не могли высунуться как следует из окопа, будучи абсолютно голыми: из одежды на нас были только сапоги да ремень. Когда к складу прибежал соседний караул, его начальник сказал дояркам:

— Девочки, вылезайте. Ребята просто дуркуют.

И вот тут-то началась уже настоящая паника. Когда озорные молодые женщины поспрыгивали с машины, мы, как тараканы от включённого света, побежали прочь, прячась по щелям от смеющихся девчоночьих глаз.

Историй с раздеванием в моей жизни было достаточно много. Помню, мы летели в самостоятельном полёте с Володей Кондратенко, который является сейчас начальником Школы лётчиков-испытателей. В самолёте было очень жарко. Можете себе представить, если на улице температура порядка плюс 35 градусов, то в самолёте — все семьдесят, а то и больше. Мы летали по кругу. На втором заходе Володя говорит мне:

— Валер, ёлки-палки, давай я хоть разденусь, а то такая духотища!

С точки зрения техники безопасности раздеваться нельзя, но было настолько жарко и душно, что мы пренебрегли нормами безопасности. И Володя снял с себя брюки от комбинезона, сапоги и портянки, развесил всё в кабине и сказал:

— Ну, вот теперь совсем другое дело!

Я, сидя сзади, его не видел, но чётко представлял, как он в тесной кабине развесил свои причиндалы и облегчённо вздыхает. И вдруг после второго взлёта и набора высоты в кабине появился сильный запах дыма. Как было положено по инструкции, я скомандовал Володе на всякий случай приготовиться к катапультированию. Мы ведь не знали, что с самолётом. Возможно, пожар — либо двигателя, либо иных систем. Я подал команду, но Володя попросил:

— Подожди, не торопись, дай хоть найду сапоги и портянки.

Конечно, пока он не прикрепился бы к сидению, я никаких действий и не предпринял бы, но сама по себе ситуация была весьма комичной. Вместо того чтобы занять необходимую позу, Володя ещё подумал об имуществе, которое остаётся в самолёте и за которое ещё, может быть, придётся расплачиваться. К тому же его наверняка ожидал на земле вопрос командира, почему он вдруг оказался в самолёте без сапог. Вместо того чтобы осознать опасность происходящего и оценить потраченные на одевание секунды, Володя, да и я думали о том, чтобы у командира было как можно меньше претензий к нам.

Вообще, очень часто человек рискует своей жизнью, думая о подобных пустяках. Мне вспоминается ещё один забавный эпизод, когда мой знакомый лётчик — Володя Рябий, став уже испытателем, делал взлёт на перегруженной машине (есть такой специальный режим в испытательной авиации). Но из-за сильной жары самолёт оторвался от земли на самом пределе. К тому же произошёл небольшой отказ двигателя, который Володя при всём желании не мог заметить. Его просто было трудно обнаружить теми средствами, которые имелись в то время на самолёте. В результате машине недоставало тяги при так называемом чрезвычайном режиме, и она оторвалась от ВПП в самом её конце. Самолёт с выпущенным шасси практически не набирал высоты и, поднявшись на 10–12 метров, стал идти к земле. А Володя, вместо того чтобы катапультироваться, принял решение сажать его на грунт.

И посадил. В общем-то ничего страшного не случилось. Если бы машина не была полностью загружена бомбами. Как только самолёт остановился, Владимир тут же из него выскочил и со всех ног бросился прочь. Потом вдруг остановился, вспомнив, что не выключил аккумулятор. Инструкция гласила, что после посадки необходимо поставить РУД на «стоп», включить перекрывной кран и выключить аккумулятор. Это, конечно, нужно было делать, но не в той очень опасной ситуации, в какую попал Рябий. Потому что при такой посадке, тем более на грунт с его ямами и рытвинами, на самолёте, под завязку гружёном бомбами,

возможен любой исход, в том числе и самый печальный.

Тем не менее Володя вернулся, запрыгнул на крыло, выключил аккумулятор и снова побежал. Потом опять остановился, вспомнив, что не забрал свою планшетку. Рванул было к самолёту, но потом подумал: «Бог с ней, с этой планшеткой!» — и побежал ещё быстрее подальше от опасного самолёта. Когда находившегося в этот момент в воздухе другого лётчика спросили, как дела у Рябия, что с самолётом и с лётчиком, тот ответил:

— Не знаю, как он себя чувствует, но то, что он бежит быстрее, чем я лечу, — это точно.

11. ПЕРВЫЙ ОТПУСК

Свой первый отпуск я уже почти и не помню. Он проходил на одном дыхании. Помню только, что все сели в один поезд, хорошо и крепко выпили, некоторых сильно развезло. И кто-то предупредил, что нас непременно будет встречать патруль на Павелецком вокзале. Многие из нас, те, кто чувствовал себя неуверенно, сошли заранее на ближайших к Москве станциях, а потом доехали до города на электричках, тем самым ещё раз проявив свою лётную смекалку.

Когда оставшиеся вышли в Москве, на вокзале нас действительно встречало много патрулей. И я невольно пожалел, что не воспользовался уловкой своих товарищей. Потому что патрули решительно двинулись нам навстречу, потребовали документы, проверили их и предложили пройти вместе с ними. Потом нас, слава богу, отпустили. И мы, радостные, побежали в метро, чтобы побыстрее добраться до родного дома. Расставание с сокурсниками было мгновенным. Все сказали друг другу: «Пока. Созвонимся!» — и побежали сломя голову по домам.

Не помню в деталях, как он проходил, этот мой первый курсантский отпуск. Помню только, что мы встречались каждый день со своими школьными друзьями. Это были вечеринки с девчонками. Но надо быть честным и откровенным, особо культурным это времяпрепровождение не назовёшь. Впрочем, так, по-видимому, вели и ведут себя курсанты всех поколений. И у нас в России, и наши сверстники за границей. Может быть, через это надо пройти всем. А возможно, это была разрядка после строгой и нормированной армейской жизни. Просто нужно было дать выход накопившейся юношеской энергии. По театрам мы, конечно, не ходили. По концертам — тоже.

Правда, тогда концерты были редким явлением. Обычно по «красным дням» календаря в парках Москвы, в саду «Эрмитаж» шли праздничные концерты. Сольных концертов звёзд эстрады практически не было. И вообще, культурная жизнь столицы и была, может быть, для кого-то активной. Но для большинства она представляла собой посещение спортивно-зрелищных мероприятий и кинотеатров.

Очевидно, отсутствие таких мероприятий и чувство свободы, аналогичное, наверное, тому, что ощущают птицы, вырвавшиеся из клетки, или рыбы, выскользнувшие из сетей браконьера, и обеднили нашу отпускную жизнь в культурном плане. Конечно, можно было ходить по музеям, соприкасаться с прекрасным, обогащаться духовно, но уж очень мы были жадны на встречи со

сверстниками и просто сильно друг по другу соскучились.

12. ЧТОБ СЛУЖБА МЁДОМ НЕ КАЗАЛАСЬ

Авиация — прекрасная штука. Это удивительное действо. Это просто необыкновенная вещь. Тут никого не надо агитировать. Сейчас даже многие политики и шоумены, впервые попробовавшие полёт, уже не могут отказаться от неба. Это наркотик! Но этот наркотик, я бы сказал, имеет большое социальное значение, поскольку благодаря ему здоровеет и крепнет нация. Человек, который летает, вынужден заботиться о своём здоровье и поддерживать его. Кто летает — тот здоров. И чем больше людей у нас будет летать, тем здоровее будет нация.

Я пишу эти слова, а сам вспоминаю свои первые шаги в авиации. Мы — курсанты-первогодки — приехали в лагерь Рассказово, расположенный в 52 километрах от Тамбова и примерно в 7 километрах от городка с тем же литературным названием. Место очень живописное — поля, окаймлённые берёзовыми рощами и сосновыми перелесками.

Нас сгрузили, вернее, выбросили в чистом поле, где стояло одно-единственное здание барачного типа. Это был штаб, в котором располагались офицеры. Рядом с ним — небольшое ровное место с отрытыми ячейками для палаток.

Когда мы ехали в Рассказово, то надеялись, что всё будет как положено. Нас встретят, разместят в палатках. Мы примем душ. А после установочных занятий нас накормят и дадут отдохнуть. Но поэзия авиации оказалась на поверку суровой армейской прозой. Был апрель. Лил проливной дождь. Мы поспрыгивали с машин в шинелях и тут же до нитки промокли. Никто не догадался разместить нас в том же штабе, чтобы понапрасну не подвергать хотя бы испытаниям сырой стихией. Более того, нам приказали ставить палатки и выдали один топор на всех. А палаток надо было поставить 12 или 14. Досок для крепления низа тоже не было. Было лишь по четыре кола да сами брезентовые палатки. Даже маленьких колышков для крепления верёвок — и тех не было. Что прикажете делать?

Все молча стояли группами — так было теплее. Но если так же стоять и дальше, то брезент промокнет окончательно. А ведь палатки не просто надо поставить, их ещё и начальство должно принять. Принять, как полагается, обшитыми снизу досками. Когда мы спросили, где их взять, ответом было долгое молчание. Сейчас всё это может показаться диким и нереальным. А тогда… Нам не раз пришлось вспомнить сакраментальную фразу: «Да, тяжела ты, дорога в небо!»

В нас закипала злость… Мы не знали, что нам делать. Меня

же ещё возмущало и то, что будущие наши инструкторы смотрели на нас из окон штаба, но никто из них не вышел, чтобы помочь нам или хотя бы дать совет. Возможно, кто-то из них и испытывал угрызения совести, но тем не менее никто не прекратил это бессмысленное и глупое издевательство.

Продолжать стоять без дела смысла не имело. Нужно было что-то срочно предпринять. Я огляделся вокруг и увидел ещё какой-то стоящий в стороне барак. Показал на него ребятам и предложил разобрать его на доски. Что мы и сделали. Разобрали. Каково же было наше удивление, когда мы обнаружили внутри табак, сыры, консервы, макароны… Барак оказался складом военторга. Но, кстати, никто ничего из съестного не взял, как ни голодны мы все были.

Таким образом, палатки мы установили. И они были приняты. Только к вечеру нас догадались поместить в здание штаба, поскольку все палатки были залиты лужами апрельской воды. Тут как раз подъехали и недостающие инструкторы. Наш вид поверг их в полное изумление, и, наверное, кто-то из них подсказал пехотным горе-командирам, занимавшимся нашим воспитанием, что так дело не пойдёт. Если все курсанты заболеют — некого будет учить.

Поэтому нас срочно накормили. Затем заставили переодеться и оставили спать в штабе. Но перед этим не преминули провести дознание с целью выяснить, зачем мы разобрали склад военторга. Первой версией «следопытов» было, конечно, мародёрство. Но курсанты, как я уже сказал, ничего оттуда не взяли. Было мерзко и противно смотреть, как завскладом вместе с пехотными нашими командирами пытался «пришить» нам кражу со взломом. Мы потребовали обыскать нас, и если у кого-нибудь найдут хотя бы этикетку от продуктов или пачку от курева — пусть отдают тут же под суд. Обыск такой учинили, и он привёл в полное разочарование наших «следователей».

Так начался мой путь в небо.

13. ТЯЖЕЛА ТЫ, ДОРОГА В НЕБО!

А сейчас мне хочется высказать своё отношение к сакраментальной фразе: «Тяжела ты, дорога в небо!», которую очень любили повторять в училище. Этот тезис скорее всего идёт от суворовского: «Тяжело в ученье — легко в бою». Наверное, нечто подобное говорили и древние — римляне, греки, египтяне. Высказывались они по-своему, но до нас эта мудрость дошла в лаконичной суворовской формулировке. Но трактуется эта формула нашими горе-командирами иной раз совершенно неверно.

Что значит «тяжело в ученье»? Возьмём подготовку того же самого десантника. Если его тренируют, как говорится, в белых перчатках, в кимоно, в прекрасном зале, если он стреляет только в тире, изучает спецприёмы в адидасовском костюмчике, а не с полной выкладкой, если кроссы бегает по стадиону, словом, учится воевать в тепличных условиях — это действительно аукнется ему, когда он столкнётся с реальными боевыми условиями.

Вот когда он будет бегать кроссы по пересечённой местности, совершать марш-броски по болоту, отрабатывать неожиданные столкновения с вероятным противником в полной амуниции, когда он будет стрелять и в дождь, и в снег, и в холод, и в туман, когда он будет лежать часами на сырой или промёрзшей земле в засаде или, может быть, проплывёт в ледяной воде… Вот тогда он поймёт, как это на самом деле бывает на войне. И вот тогда суворовская «Наука побеждать» сработает.

Когда я, допустим, хочу постигнуть лётное мастерство в совершенстве и мне дают не простое лётное задание, а постоянно его усложняют, усиливая соответственно и подготовку к выполнению этого задания, я понимаю: это мне пригодится, потому что в бою может быть и тяжелее. А может быть и легче, но я сам создаю тот сложный тактический фон, который, возможно, действительно будет в бою. И тогда это понимание необходимости преодоления трудностей поднимает тебя самого.

Я же видел, когда сам впоследствии обучал молодых лётчиков, что одно дело — монотонные, стандартные занятия и другое дело, когда усложняешь их работу в небе. У курсантов потом даже лица сияли. Они видели, что могут сделать и преодолеть многое. Когда же тебе создают искусственные трудности, абсолютно не нужные ни в учении, ни в бою, они не добавляют тебе ничего, кроме негативных эмоций. А если при этом ещё искусственно ухудшают бытовые условия и говорят при

этом: «Зато в бою будет легче!» — это приводит к обратному результату. Боевая готовность при этом вообще не гарантируется. А у нас вся служба построена именно на таких принципах.

Почему? Потому что у нас отношение к человеку — нулевое. И когда наши командиры удивляются, мол, как же так, почему такое отношение к службе, я всегда задаюсь вопросом: а что вы сами сделали для улучшения этого отношения к службе своих подчинённых, занимаясь фактически их унижением? В авиации и на флоте это заметно меньше, но я знаю, что во многих армейских частях дело обстоит именно так.

Надо создавать те трудности, которые будут полезны в учебно-боевой работе, а не громоздить нечеловеческие условия в быту, особенно если это касается кадровых офицеров. Да ещё гордиться потом: видишь, как они привыкли — вместо того чтобы отдохнуть, из казармы не вылезают, от личного состава за уши не оттянешь. А почему? Всё просто: офицер приходит домой к жене, а там такие бытовые условия, что ни о каком восстановлении сил не может быть и речи.

Я видел, в каких условиях живут офицеры на Севере. О каком восстановительном процессе там можно говорить, когда температура в квартирах значительно ниже нормы, воды нет, туалеты все позамерзали?!

Собственно, что уж тут удивляться такому отношению к человеку в армии, если в нашем обществе с 1917 года к простому человеку относились как к ничтожеству, как к ничего не значащему винтику. Нам внушали: человек — это звучит гордо! В песнях и стихах воспевали свободную страну и живущих в ней людей, а в жизни они были низведены почти до рабского уровня.

Я уже говорил о своём понимании дедовщины. Призывник сегодня боится ведь не тяжести службы, не это его пугает. Несмотря ни на что, молодых людей привлекает возможность стать хорошим стрелком, моряком, лётчиком или десантником. Любого мальчишку спросите, и он вам это с удовольствием подтвердит. Но ведь дело в том, что овладеть боевыми искусствами в армии у него возможности в принципе нет.

Мы, например, стреляли раз в году, да и то выдавали нам по шесть патронов — и становись снайпером как знаешь. Ну а чистили и разбирали своё оружие мы каждую неделю по два раза. Да я на этот карабин смотреть не мог! А вот если бы мне из этого карабина давали хотя бы пару раз в неделю стрелять, да от души, это, естественно, просто окрыляло бы и радовало. Какой мальчишка не любит стрелять? Какой мужчина не любит стрелять? Но у нас, кроме ненависти к этим карабинам, больше ничего не воспитывали. Пагубность подобного подхода со всей

очевидностью проявилась сегодня в Чечне.

Ту же зарядку, пусть и в спецобмундировании, можно было бы сделать интересной, с преодолением каких-то препятствий. Но у нас всё чётко. Если бежать — то по асфальту, громыхая сапогами и поднимая весь городок, нравится это его жителям или нет. Если заниматься физической подготовкой, то опять же обязательно в сапогах и гимнастёрке. И абсолютно никого не интересует, что, хорошо позанимавшись, боец должен тут же, в этих же сапогах, в этой же гимнастёрке, потный и грязный, идти на другое занятие. Вперёд! Одна минута на одевание. Какая уж тут гигиена! Отсюда полное неприятие самой физподготовки.

Конечно, военный человек должен уметь выдерживать физические нагрузки в полной экипировке, ведь в боевых условиях он будет одет не в олимпийскую форму. Но уж если вышестоящие начальники хотят проверить, может ли курсант выполнить то или иное упражнение в полном обмундировании, то обеспечьте его при этом сменной формой, выдайте ему запасные портянки и сменную робу. Так нет же!

Если до армии я любил занятия физкультурой, то такой подход к ней в армии эту любовь чуть не отбил. Слава богу, нам ещё разрешали заниматься в секциях: футболом, волейболом. Но как заниматься! На эти занятия давался всего лишь час свободного времени. Как можно серьёзно поиграть, допустим, в баскетбол или волейбол за это время, если даже для разминки необходимо иметь как минимум полчаса? Как?!

Поэтому, чтобы немного покачаться, поработать над собой, мы использовали каждую свободную минуту. Я, например, отжимался на кроватях. А ведь в свободное время хочется и книжку почитать, а иногда и просто отдохнуть. Поэтому мой опыт показывает: в армейском распорядке должно быть гораздо больше свободного времени, может быть, и три часа. И не надо бояться, что солдаты или курсанты будут оторваны от службы — надо только суметь это время заполнить: музыкальными кружками, спортивными занятиями, другими увлечениями. А у наших командиров, похоже, одна задача: заполнить распорядок дня так, чтобы у подчинённых не было времени даже думать. Мне кажется, сегодня мы наконец подошли к пониманию неправильной трактовки трудностей армейского бытия. Когда эту истину полностью осознают наши командиры, то у нас будет меньше и «уклонистов», и дезертиров, и самоубийств, и дисбатов. То есть всего того, о чём пишет нынешняя пресса и вопиет телевидение.

Дайте сегодня рекламу о призыве в армию! Ну и кто откликнется на неё? Никто. И не только потому, что и там перестали вовремя платить зарплату. А главным образом потому,

что все знают, какие тяжёлые в ней бытовые условия, все знают: армия красит заборы и метёт тротуары вместо проведения учебно-боевых стрельб, боевых морских походов и учебных полётов авиации. И тем не менее совсем недавно, в 1995 году, конкурс в военные училища был высоким как никогда. Социологи не понимали сути происходящего. А всё объяснялось очень просто. Армия оставалась тогда единственным островком стабильности в разваливающемся государстве. И так будет всегда. У нас могут разогнать КГБ, реформировать МВД, могут перевернуть с ног на голову всю промышленность и сельское хозяйство, но без армии никто ещё не обходился — ни большевики, ни демократы.

Но время идёт, а у нас как писали, так и продолжают писать об армии только один негатив. Впрочем, а что положительного можно написать о сегодняшней армии? Поэтому и не идёт в неё сегодня молодёжь, как должна бы идти. Да, боятся. Но боятся, в конце концов, не пресловутой дедовщины, точнее, не только её, но и маразматического подхода к армейской боевой учёбе.

14. ОХОТА ПУЩЕ КУРСАНТСКОЙ НЕВОЛИ

Вспоминается мне в связи с этим одна примечательная охота. Толя Белосвет, мой большой друг, заместитель генерального конструктора фирмы Микояна, давно и упорно приглашал меня поохотиться на Севере.

Это так здорово, так здорово, тем более, ты на охоте настоящей ни разу не был! — убеждал он меня.

И убедил.

Поехали, мы с ним на эту охоту в Архангельскую область, далеко-далеко, в какой-то глухой райцентр. Долго ехали на автобусе. Пейзаж вокруг был каким-то сиротливо-унылым: редкие леса да болота. Видя моё неважное настроение, Толя всё время убеждал меня, как много вокруг нас затаилось дичи и зверя. Действительно, однажды мы заметили на ветвях придорожной сосны большого глухаря. Я впервые в жизни увидел эту птицу — огромную, чёрную, настоящую. На меня это подействовало: значит, рядом действительно дикая природа, и мы едем туда, куда надо. Настроение поднялось.

Потом мы долго-долго шли с вещмешками за спиной и с ружьями в руках. Я устал, и этот бесконечный путь напомнил мне как раз наше армейское обучение. Но здесь я хотя бы знал, для чего мы переносим эти трудности. Чтобы завалить хорошего зверя, действительно надо зайти подальше в глушь.

Наконец добрались мы до Толиного знакомого егеря. Оказывается, Толя вёл меня к нему не зря. Этот пожилой человек был механиком у самого Чкалова. Я смотрел на него как на живую легенду и с волнением слушал его рассказы о знаменитом испытателе.

Не менее интересен был и его сын. Перед нами сидел солидный мужчина, выглядевший лет на сорок. Вёл себя он весьма степенно, поучающе разговаривал с нами. Чувствовалась в нём большая житейская уверенность. И сидел он всё время на одном месте, с гордой осанкой.

Да, подумал я, большую жизнь прожил этот человек. И каково же было наше удивление, когда оказалось, что ему всего 25 лет. Он был почти наш ровесник, даже моложе меня на полтора года.

Вот тогда я впервые увидел, какова настоящая жизнь нашей российской деревни, знакомая раньше разве что по материалам пленумов ЦК и передовицам «Правды». Жизнь в деревне оказалась совсем не такой красивой и сказочной, какой она виделась сверху из самолёта. Эта жизнь старит людей не по дням, а по часам. Поэтому и стоят сейчас по всей Руси избы с

заколоченными окнами. И это опять говорит о нашем отношении к человеку.

По традиции мы выпили с егерем немного дрянной местной водки — не своей, натуральной, что гонят в деревнях, а закупленной в каком-то сельпо по дороге. До сих пор вспоминаю её противный вкус. Зато огурчики, которыми мы закусывали, были классными, они весело хрустели во рту. И капустка была отменная, надо отдать ей должное, как надо и вспомнить добрым словом угостивших нас ею людей. С нашей стороны мы выставили консервы, которыми снабдила меня мама. Собирая меня в дальнюю дорогу, она сказала:

— Сынок, охота охотой, но поесть всегда надо хорошо.

Что мы и сделали перед тем, как отправиться в избу спать. Войдя в неё, я удивился, насколько в ней было чисто. Толя пояснил, что это принцип настоящих охотников: переночевав, ты обязан убрать за собой, навести чистоту и порядок. Мне это понравилось. Мы положили на стол недоеденные продукты и легли спать. У Толи был спальный мешок, я же лёг прямо в одежде.

Выпив ещё, Толя растянулся на полатях и захрапел. Я тоже начал дремать, как вдруг услышал сначала необычный писк, а потом — как кто-то скребётся в стену. Я встал, зажёг свет и к своему удивлению увидел, что стол, на котором оставались хлеб, колбаса и какие-то другие продукты, абсолютно чист.

Я понял, что это крысы, обыкновенные крысы. Разбудил товарища и говорю:

— Толя! Что делать? Крысы!

Вообще крысы, мыши, а также земноводные всегда вызывали у меня чувство брезгливости. И я сказал Толе:

— Вставай, надо что-то делать!

Но Толя уже был не в состоянии помочь мне никаким советом. Он посмотрел на меня издалека и снова захрапел. Я же заснуть уже не мог. Как только я выключал свет, крысы начинали бегать по полу. Тогда я не нашёл ничего лучшего, как взять сухую горчицу, оказавшуюся под рукой, обсыпать ею вокруг себя большой круг и лечь в центре этого круга. Потом я часто вспоминал этот эпизод, когда смотрел фильм, поставленный по гоголевскому «Вию». Крысы бегали вокруг меня, но в круг зайти не могли. Только таким образом мне удалось подремать перед самым рассветом.

После этой бессонной ночи я не мог притронуться к ложкам и стаканам и утром первым делом пошёл их мыть. Мыл долго, оттирая песком, как мне казалось, многочисленные следы крысиных лап, морд и хвостов. Потом мы накрыли стол, поели

консервов и отправились дальше, теперь уже в лодке, вниз по реке.

Река была мелкой — ветер дул от залива к морю и уносил с собой воду. Я грёб, упираясь вёслами в дно. Проплыли мы всего чуть-чуть, но я устал как не знаю кто.

В первый день мы так ничего и не настреляли. Толя всё время экономил патроны и говорил: мол, скоро начнётся такая охота, что никаких патронов не хватит и поэтому их надо держать про запас. В результате такой монотонной «методики» у меня полностью пропало желание охотиться. И только лишь в последний день, когда нам нужно было уезжать, мы достали старую кепку, потом нашли пустые банки и бутылки и начали стрелять по ним.

И вот здесь всё изменилось. У меня появился азарт. Почувствовав запах пороха, я ощутил волнение. Я не убивал дичь, но во мне проснулось охотничье начало. Оно всегда живёт в мужчине. Он генетически — охотник, и всегда, как бы по зову предков, готов заниматься любимым делом. Я почувствовал себя окрылённым.

Мне кажется, чтобы привить любовь к охоте, тоже нужна правильная методика. Сначала надо пострелять по тем же бутылкам, мишеням — и азарт стрельбы перевесит все лишения, связанные с охотой. А дальше — выслеживание дичи, его тоже можно интересно преподать: пройти по звериным следам, разобрать, что за зверь прошёл, какой след — свежий или старый… Это всё надо правильно и интересно преподнести, и тогда родится новый неистребимый охотник. Это как в математике — чем труднее задача, тем интереснее её решать. Но если ты выключишь свет в комнате, где сидишь, а за стеной играет музыка и постоянно шаркают шаги, если у тебя вместо хорошего стула скрипящая и шатающаяся табуретка, а вместо ручки — сломанный карандаш, то у тебя ничего с твоей задачей не выйдет. Ты не сможешь сконцентрироваться на ней и напрячь своё внимание и память.

А вот если создать надлежащие условия, а саму задачу усложнить, то чисто математические трудности тебя будут не страшить, а привлекать. Так же и в армейской жизни — надо создавать трудности там, где они нужны. И не создавать их там, где их не должно быть: в быту — семейном и казарменном. Так же и с учебно-боевой подготовкой. Когда ты её делаешь интересной, то можешь нагнетать любые трудности. От этого она только выиграет.

15. ЛЁТНАЯ НОРМА

Итак, мы остановились на том, что, промокшие, холодные и голодные, вошли в здание штаба. Стоп: мы вернулись всё-таки не голодными. Впервые за тот бесконечный дождливый апрельский день, когда мы ставили палатки, у нас поднялось настроение. Случилось это после того, как нас привели в столовую. Она поразила нас. Вместо огромного стола, который должен был символизировать общественное питание, мы увидели столики, накрытые белыми скатертями, аккуратные стулья. Это были простые, обыкновенные советские стулья для административных заведений. Но всё выглядело как-то тепло и уютно, особенно после дождя и сырой погоды.

Потом мы увидели на столе яйца, колбасу, хороший белый хлеб — для нас это было нечто невероятное. Вслед за этим появилось молоко. А когда принесли тарелки с жареной картошкой и рисом (двойной гарнир!), на которых к тому же красовался солидный кусок отбивной, настроение у нас резко пошло на взлёт. Потому что мясо по тем временам считалось чуть ли не ресторанным блюдом. Учитывая наше предыдущее общение с военным общепитом, это было просто небо и земля. Само качество приготовления пищи было на совершенно ином уровне.

Мы съели всё быстро и с огромным удовольствием. Более того, кто-то робко попросил вторую порцию. К нашему удивлению, принесли и её. Это было как в доброй сказке. Те, кто попросил, поделились с более нерешительными — и настроение у нас поднялось «выше крыльев». Вроде бы пустячок… Хотя какой же это пустячок? Недаром говорят: «Харч в обороне — самое главное!» Теперь мы знали, что хотя бы с питанием у нас будет всё хорошо. Нам объяснили, что это не просто еда, а лётная норма. И мы поняли: о лётчиках всё-таки заботятся.

16. КЛАПАН ЗПКОП 0235/1423

На следующий день состоялось первое построение на аэродроме. Не было привычной зарядки. Вышел было один из пехотных командиров, чтобы погонять нас по полю, но его остановил заместитель командира полка по строевой подготовке и сказал, что теперь власть над нами переходит в их руки и общий распорядок дня вместе с уставным армейским порядком будут проводить в жизнь уже другие — лётные — командиры. Мы ещё не знали, как они будут к нам относиться, но уже сама смена пехотных командиров на авиационных прибавила нам настроения.

Дальше нас разбили на звенья, а те, в свою очередь, на экипажи. Теперь вместо батальонов мы состояли в эскадрильях, вместо рот — в звеньях. На нас повеяло духом приближающихся полётов. Мы преодолели долгий и самый тяжёлый период обучения. Наступала весна. Погода становилась всё лучше и лучше. Зазеленела первая трава. Невдалеке стояли самолёты, простые «Яки». Ещё раньше товарищи объяснили мне, что обучение лётному делу начинается с легкомоторной авиации. И это нормальное явление. Просто я был ещё совершенно дремучим человеком в этом деле, совсем не знакомым с азами авиации.

Началась непосредственная подготовка к полётам. Прежде всего она включала в себя изучение материальной части и сдачу экзамена по Як-18А. Затем нам предстояли прыжки с парашютом. Потом — азы штурманской и лётной дисциплин. Когда мы изучали материальную часть самолёта, приехали те преподаватели, что «пестовали» нас в училище. Они участвовали в приёме экзамена. Особых трудностей у нас с этим предметом не было, ведь в училище мы уже сдавали экзамен по материальной части самолёта, на котором нам предстояло летать. Но методика обучения (я опять возвращаюсь к этой теме) была серой и монотонной. Нам не прививали тех знаний, которые действительно нужны лётчику.

Забегая вперёд, скажу: из всех учителей, которые обучали меня материальной части самолёта, пожалуй, лишь Александр Васильевич Федотов, шеф-пилот ОКБ им. А. И. Микояна, дал именно то понимание изучения этого предмета, которое, безусловно, необходимо. И некоторые другие лётчики с фирмы давали мне понимание того, как надо изучать материальную часть самолёта. Можно вспомнить, что и в Школе лётчиков-испытателей ощущались первые признаки правильного отношения к авиационной науке. Но это были лишь первые

проблески здравого смысла. Только на микояновской фирме, повторюсь, я понял, насколько правильной и глубинной может быть методика обучения. Там чётко и правильно показывался смысл того, что надо изучать. Большую роль в этом сыграли ведущие инженеры фирмы, некоторые её руководители, а среди лётного состава первым, кто пронял меня этим делом, был Федотов. Он блестяще знал материальную часть самолёта, но самое главное, сумел донести до нас методику её изучения.

Ведь изучение материальной части — вещь весьма монотонная и нудная: воздух переходит из этого клапана в тот, тут поднимается давление, там, после редуктора, оно опускается, воздух поступает в другой трубопровод, на его пути стоит перепускной клапан и т.д. и т.п. Какие-то зазоры, миллиметры, чёткие допуски… Многое из этого нужно было знать для общего развития, но для понимания физики того, что происходило на самолёте, ничего этого абсолютно знать было не надо. Ну какая мне разница, что допуск по давлению был плюс-минус 5 килограмм на квадратный сантиметр, когда цена деления прибора составляла 20 кг/см? Совершенно непонятно. Зато гораздо важнее было бы акцентировать моё внимание на том, чем грозило превышение давления — выход показателя прибора за «красную черту». В чём были причины этого превышения? Как его можно устранить? Что могло последовать за этим превышением? Желательно при этом было бы привести яркие примеры. Именно так строил обучение Федотов. Именно при такой системе обучения лучше запоминается и с большим желанием постигается та или иная система самолёта.

Он сразу поразил меня, сказав, что не читает инструкций. Конечно же, лукавил, ибо «фирменные» лётчики — это как раз те люди, которые и пишут первыми инструкции для всех, кто будет летать на том или ином самолёте. Я ещё остановлюсь на этом подробнее. Просто Александр Васильевич лишний раз хотел акцентировать: для лётчика главное — не инструкции, а понимание физики тех процессов, которые происходят в системах самолёта. В этом — суть его методики.

Я знал одного лётчика, обладавшего феноменальной памятью и знавшего названия всех клапанов самолёта. А названия эти обычно состоят из нескольких букв и цифр. Например, клапан ЗПКОП 0235/1423. Названия этот лётчик запоминал чётко, но сути почти не понимал. Был у нас ещё курсант Тряпицын, который тоже обладал исключительной памятью, но пользовался ею, мягко говоря, не по назначению. К примеру, он знал весь учебник физики по страницам: о чём на какой странице написано. И брал на экзамен этот учебник. Вернее, он брал, как правило,

два учебника: один себе, второй — товарищу. И вот однажды таким товарищем оказался я. Спрятанный им учебник преподаватель у него отобрал быстро. Тогда Тряпицын попросил:

— Валер, достань шунты по электротехнике, страница 82!

Я открываю под партой 82-ю страницу и вижу, что шунтов там нет. Он удивился:

— Не может быть. Давай переворачивай! 83-я страница…

Я говорю:

— Нету!

— Не может быть, смотри 81-ю, 84-ю!

Я посмотрел — ничего. Тогда он опять:

— Смотри внимательнее 82-ю!

— Да нет же, — говорю ему по инерции и тут же с удивлением вижу, что действительно внизу написано: «Шунты» и идут два абзаца текста. А я искал их вверху, где обычно указываются темы.

Потом мы ещё неоднократно проверяли его феноменальные возможности. Брали самые большие и толстые учебники, в которых была тьма тем, и он нам безошибочно и чётко говорил, на какой странице находится та или иная тема.

При изучении материальной части можно, конечно, запомнить все названия клапанов, но в потоке этих цифр и букв очень просто запутаться и упустить главное — суть того, что происходит с самолётом. Методика Федотова была проста. Лётчику необходимо знание предмета для того, чтобы суметь в решающий момент оценить ситуацию и принять правильное решение. Если он понимает суть явления, го при его возникновении он будет знать, что за ним последует, сможет ли он справиться с ситуацией или нет. А если сможет, то какими способами? Это знание жизненно необходимо лётчику. А схоластическое изучение материальной части, знание какого-то предмета или формулы само по себе ни к чему не приведёт.

Я покривил бы душой, если бы не сказал, что до Федотова и Школы лётчиков-испытателей встретил человека, смотревшего на методику обучения сходным образом. На втором курсе мы сразу перешли на реактивный самолёт Ил-28. По инициативе Павла Степановича Кутахова в нашем и Армавирском училищах решено было создать два экспериментальных курса. Суть эксперимента: со второго года обучения посадить курсантов на учебно-боевые машины, дать им возможность полетать на боевых самолётах и выпустить из училища сразу же лётчиками второго класса. Но потом посчитали, что такое обучение дороговато. К тому же лётчики, которые должны принимать в частях выпускников, сами-то имеют всего третий класс. Конечно, это воспринималось

ненормально. Хотя сама инициатива Кутахова по повышению качества обучения пилотов достойна уважения.

Во всяком случае, мы чувствовали себя крепко — и задачи боевые выполняли, и полёты на тактическом фоне были достаточно серьёзными. И проходили они уже не в качестве учебных в курсе лётной подготовки, а в рамках боевой подготовки. Этими полётами с нами занимался инструктор Вадим Сорокин. И уже тогда он по своей инициативе пытался задавать курсантам настоящие шарады, использовать игровые методики при изучении материальной части. Он пояснял работу агрегатов на конкретных примерах из своей лётной практики и на основе опыта своих товарищей. Мне кажется, у таких лётчиков, как Вадим Сорокин, имелись все задатки лётчика-испытателя. Он, кстати, был одним из тех, кого Кубинская дивизия брала при полётах «за цель».

Сейчас, с высот обретённого опыта, понятно, что полёт «за цель» ничего сложного из себя не представлял. Надо было просто строго выдерживать заданный курс и режим полёта. Но тогда нам, курсантам, было волнительно видеть перед собою капитана, который летал «за цель». Ведь фактически это было тактическое учение, по нему осуществляли перехват, и мы понимали, насколько это сложно.

Надо сказать, сам Сорокин гордился этим и сумел объяснить нам всю серьёзность такого полёта и подготовки к нему.

17. ОТ ШАССИ!

Между тем экзамены по материальной части Як-18А шли своей монотонной чередой. Одни преподаватели просили рассказать, что происходит с давлением. Другие — как работает перепускной клапан. Что он делает? Как функционирует насос? Его название и мощность? Были вопросы и о работе системы, но не о её сути, а о том, допустим, как жидкость поступает в систему, как она доходит до силового механизма и приводит его в действие.

Экзамены проходили довольно быстро и без особых инцидентов. Хотя одно происшествие на экзамене всё-таки случилось. Произошло оно с курсантом из нашего классного отделения. В результате его отчислили, скорее, не из-за тяжести проступка, а чтобы, как говорится, другим неповадно было.

Воздушная система, стоявшая на Як-18А, имела основное силовое значение. Она выпускала шасси и закрылки (посадочные щитки). Выпуск этих элементов конструкции сопровождался звучным шипением воздуха. Нас предупреждали об опасности этих операций. Если кто-то работает в это время под самолётом, то несанкционированный выпуск щитка может привести к весьма серьёзной травме. Наиболее опасным в этом смысле был выпуск и уборка шасси. Обычно такую команду подавали на земле только в случае проведения регламентных работ или при неисправности системы. Тогда под самолёт ставились специальные стойки — «козлы» — и подъёмники, которые устанавливались на специальных точках и поддерживали фюзеляж и консоли крыла во время вышеназванных операций. Когда самолёт закрепляли на них, давалась команда на подъём стоек шасси, они убирались, и самолёт как бы зависал на этих подъёмниках. Словом, это была довольно-таки серьёзная процедура. Но весь технический персонал знал эту команду, так сказать, ещё с курсантских пелёнок.

А тут, представьте, идёт сдача экзамена по материальной части самолёта. И весь самолёт, словно мухами, облеплен курсантами и преподавателями кафедры авиационной техники, принимающими экзамен. В это время наш курсант, вместо того чтобы показать кран выпуска щитков, о чём его просил преподаватель, подаёт команду:

— От шасси!

А затем выпускает тормозной щиток.

Раздаётся оглушительное шипение воздуха, и весь народ, облепивший самолёт, бросается врассыпную. Нужно было видеть

лица преподавателей, которые убегали из-под самолёта с округлившимися от ужаса глазами! Чуть позже негодованию их не было предела. И курсант, так зло подшутивший над ними, сразу же получил по всем предметам двойки. Его не допустили до полётов.

Как сейчас помню, фамилия его была Калашников. Сразу его не отчислили, а допустили к переэкзаменовке. Но экзамены ему теперь нужно было сдавать не на аэродроме, откуда все преподаватели уже уехали, а в стенах училища, где его, как говорится, с нетерпением ждали. В результате процесс пересдачи затянулся, и когда мы уже летали, он полностью прекратил сопротивление и решил списаться сам — либо по медицинской части, либо по успеваемости. Но поскольку по второй причине ему бы не засчитали год, проведённый в училище, в срок службы, он все свои усилия направил на медицину.

При этом его физические данные были весьма внушительными. Он обладал крепким телосложением. Старшина даже говорил: «Калашников такой здоровый, он даже медведя с ветками съест!»

Мы всё время переспрашивали:

— А почему всё-таки медведя с ветками? И бывают разве медведи с ветками?

Старшина ответа нам не дал. Зато впоследствии мы сами поняли, что он имел в виду под «медведем с ветками». Дело в том, что раньше детские игрушки были набиты опилками. А большие чучела, такие, как медведи, набивались ещё и сухими ветками. И когда хотели показать, что человек большой и мощный, говорили: «Медведя с ветками съест». Я не задумывался над логикой этой шутки, но когда она звучала в устах старшины, всегда вызывала у нас улыбку.

И вот Калашников начал, по-моему, курить чай и своего всё-таки добился. Врачи нашли у него отклонения в работе сердца и нелады с давлением. Я представляю, сколько он, бедняга, искурил этого чая, чтобы ввергнуть своё здоровье в такое состояние, что врачи отказали ему в прохождении лётной комиссии.

А у нас дальше по плану были парашютные прыжки.

18. ПРЫЖОК В НАГРАДУ

Парашютные прыжки были необходимым и неотвратимым этапом в нашей курсантской жизни. Все их почему-то боялись. Я же, в силу своего характера, думал: «Ну чего там бояться?» Подняли тебя в воздух — прыг — и ты полетел вниз. Как всегда, это была смелость без знания существа вопроса. Ведь я ещё понятия не имел, что такое — летать, и, как уже писал, ни разу не летал даже на пассажирском самолёте. Поэтому в моём представлении всё выглядело достаточно просто: самолёт поднимает тебя на высоту полторы тысячи метров, затем открываются створки, все подходят по очереди к двери и выпрыгивают. Чего бояться-то?! И я, без преувеличения, не испытывал никакого чувства страха.

Прыжки проводил с нами подполковник Савкин, сделавший на то время больше всех прыжков в мире — 6000. Мы смотрели на него точно на живую реликвию. После теоретической подготовки настал день, когда он выстроил нас — 9 человек — перед самолётом, рассчитал по номерам и рассказал, как мы будем выпрыгивать и что при этом нужно делать. Затем повторил сказанное ещё раз. Мы зашли в самолёт и зацепили крючками наши фалы за трос системы принудительного раскрытия парашюта.

Запустили двигатели. Мы сидели молча. Никто не хотел признаться, что трусит. А скорее всего, вместо страха большинство из нас просто испытывали сильное возбуждение от ожидания неизведанного. И это возбуждение выплёскивалось в неестественно громкие разговоры и неуклюжие шутки. Савкин слушал всё это молча: ему было знакомо наше состояние и подобное он слышал и видел не впервой.

Я сидел с самого края, рядом с дверью, поскольку зашёл в самолёт последним, девятым номером. Не успели мы привыкнуть к обстановке, как раздался резкий, неприятный для слуха звук — и загорелась красная лампа. Помните, как в фильме «Подвиг разведчика»: раздаётся звонок, все сразу же встают и по очереди подходят к двери. У нас же картина получилась совершенно иная. Савкин, вместо того чтобы нас поднять, подошёл к двери и сел, свесив ноги вниз. Такого поворота мы не ожидали и пришли в полное недоумение. Я сидел рядом и думал: зачем он так сел? Может, и нам придётся повторять этот манёвр? Это было совсем не то, чему он нас учил. Но ещё больше я смутился, когда посмотрел мимо инструктора вниз — в отверстие люка. Я не увидел там того места, куда мы должны были приземлиться, —

креста, выложенного в центре аэродрома.

Прямо подо мною виднелась деревня, а рядом с ней совсем маленькая лужайка с крошечными самолётиками на ней, небольшие постройки и еле заметные кибиточки. Это были наши палатки, а зелёная лужайка — лётное поле нашего аэродрома. И я не мог понять толком, как же мы можем приземлиться на это небольшое зелёное пятнышко. Я впервые посмотрел на наш мир сверху.

Мои философские размышления прервал Савкин. Он поднялся, подошёл ко мне и спокойно сказал:

Ну, вот теперь — пора!

Когда он сказал это «пора», меня охватило чувство не то чтобы страха — я был готов прыгать, но вместе со всеми. И я не понимал, почему я должен быть первым. Оказывается, я пропустил мимо ушей многое из того, что говорил инструктор на земле. Существовал определённый порядок захода в самолёт — по весу. Вес у меня был самый большой в группе, поэтому я заходил в самолёт последним, а покидать его, соответственно, должен был первым. Таковы законы парашютизма. Я этого не знал и начал доказывать Савкину, что раз я зашёл последним, то… На что он уже довольно резко ответил:

— Парень! Давай прыгай быстрее!

Это было естественно, поскольку самолёт с каждой секундой удалялся от места точного приземления, которое, конечно, безошибочно рассчитал Савкин.

После недолгих уговоров я подошёл к раскрытой двери и со словами: «Ну что ж, как прикажете!» — посмотрел вниз. И тут мне стало не по себе, тем более под внимательными взглядами остальных. Савкин между тем уже замахнулся рукой, чтобы вытолкнуть меня из самолёта, но я не стал ждать и, сказав ему: «Только сам!» — не грудью, а спиной шагнул на «амбразуру». Моё отделение от самолёта в свободное пространство произошло. Дальнейшие свои ощущения я вспоминаю смутно. Помню только резкий рывок и сразу же за ним — боль в левом глазу. Оказалось, что когда я неправильно, спиной, выходил из самолёта, меня несколько раз развернуло в воздухе, и одна из строп раскрывающегося парашюта ударила меня по голове. Удар пришёлся по глазу. Слава богу, всё обошлось, но глаз у меня ещё недели две после этого был припухшим.

Не успел я подумать об этой боли, как парашют раскрылся и я завис в воздухе. Мне показалось, что я вообще никуда не спускаюсь. Вижу, мимо пролетает Толя Захаров, мы успели даже переговорить с ним. Я ему крикнул: Ты куда?

А он мне в ответ:

— А ты куда?

Каким образом мы встретились в воздухе, я тогда ещё не понимал, хотя нам и дали самые начальные азы парашютизма. Например, когда парашютист идёт по ветру — это называется «большим шагом», а когда против ветра — «малым». Так вот, Толя Захаров шёл на «малом шаге», а я двигался ему навстречу — на «большом». Или наоборот. Не помню…

После раскрытия купола надо было спустить небольшие чехлы, чтобы управлять стропами в полёте, что особенно важно перед приземлением. Я кое-как проделал эту процедуру. Внизу в мегафоны кричали, как надо управлять парашютом, чтобы приземлиться в заданном районе. Точным считалось приземление в радиусе 50 метров от креста, и тогда выставлялась отличная оценка.

Но меня в тот момент занимала только одна мысль: почему я не спускаюсь, а вишу в воздухе неподвижно? На самом деле парашют опускал моё грешное тело вниз со скоростью 3-5 метров в секунду. Поэтому я и не замечал своего приближения к земле. Меня уже одолевала мысль, а сумею ли я вообще на неё опуститься, и вдруг вспомнил о другом — о том, что надо принять изготовку для правильного приземления. Но было уже поздно. Не успел я поставить ноги вместе, как налетела земля. Кувырок, затем лёгкий удар… Я перевернулся, вскочил на ноги и подпрыгнул от радости, что наконец-то оказался на земле.

Уже более-менее осознанно я собрал парашют. Никого из ребят рядом не было. По инструкции мне полагалось теперь подойти к командиру полка и доложить о совершении первого парашютного прыжка. Помня об этом, я уложил парашют в сумку, подошёл к командиру полка и доложил ему как положено, что курсант Меницкий совершил первый прыжок с парашютом. Он сказал: «Поздравляю!» — и пожал мне руку. Не успел я обрадоваться, как к нам подошёл майор Андреев, возглавлявший парашютно-десантную службу полка, и доложил:

— Товарищ полковник! Курсант Меницкий совершил прыжок в полосе точного приземления.

Командир полка ещё раз поздравил меня и объявил, что за точное приземление я награждаюсь очередным прыжком. Для меня сие поощрение стало едва ли не ударом. Я живо представил себе, как тут же, с новым парашютом, захожу в самолёт и прохожу снова ту же мучительную процедуру. Мягко говоря, моя первая награда в авиации бури восторга у меня не вызвала. Я только спросил у Андреева:

— Когда?

Майор уклончиво ответил:

— Ну, очевидно, где-нибудь завтра.

Я с облегчением вздохнул, успокоившись хотя бы тем, что награда найдёт своего героя не сегодня. А у меня будет целый день для того, чтобы поделиться впечатлениями с товарищами о первом нашем прыжке. Кстати, мои друзья приземлились не столь удачно, как я. Кто на стадо баранов, пасшееся на краю оврага у деревни, кто, в лучшем случае, на окраине аэродрома. Почему это произошло, я тогда не понимал. И гордился своим точным приземлением, даже рассказывал, как надо управлять стропами, чтобы точно попасть в крест. Хотя на самом деле никакого креста я не видел, ничего не направлял и думал лишь о том, как мне, грешному, спуститься на родную землю.

Ох уж эта мальчишеская натура всё немного преувеличить и приукрасить, возвеличивая себя! Потом-то я понял, почему всех остальных ребят так разнесло и разбросало по воздуху. Конечно, в их неудачном приземлении виноват был всё-таки я. Если бы я вовремя выполнил команду Савкина, то все бы, наверное, оказались в районе аэродрома. Но я этот процесс, честно говоря, затянул, и все, за исключением меня, разлетелись кто куда.

Вот так и закончился мой первый прыжок. Из-за сильного возбуждения я даже не мог оценить всю прелесть первого в жизни полёта на самолёте. Помню, когда поднимались вверх, набирая высоту, я старался смотреть в иллюминатор. Но его отверстие было слишком мало для того, чтобы что-то увидеть. Кроме того, нам мешали громоздкие парашюты старого образца — ПД-47. С ними не только оборачиваться, но и сидеть было нелегко. Единственный пейзаж, который я наблюдал с самолёта, был тот, что виднелся в проёме двери во время ошарашившего нас «великого сидения» Савкина на краю воздушной пропасти. Наверное, этим своим действием он просто хотел успокоить нас и внушить доверие к небу. Но в тот момент он достиг, пожалуй, обратного эффекта — все ещё больше заволновались. Хотя позже, разговаривая на земле, мы оценивали его поступок восторженно. Для нашего воображения и скромного парашютного образования это было нечто. И его авторитет в наших глазах ещё больше возрос.

Надо сказать, в нашей и в соседней эскадрильях все прыжки закончились без происшествий. И это было очень хорошим результатом. ПД-47 — парашют с точки зрения спортивной очень неповоротливый. А вот с точки зрения надёжности для первоначального обучения и тренировки курсантов он очень хорош. Хотя скорость снижения для первоначального обучения могла бы быть и поменьше. В результате после первого прыжка многие из нас имели шишки и синяки. Но воодушевление на

земле царило необыкновенное. Все чувствовали себя героями. И надо простить каждому из нас тогдашние бесшабашные рассказы о том, кто как управлял своим парашютом, обходил препятствия и воздушные ямы, умело управляя стропами. Для многих, как и для меня, это было первым соприкосновением с небом, первым решительным шагом в дорогую нашему сердцу авиацию. Добавлю, что и материальное вознаграждение за этот решительный шаг тоже соответствовало его значению. Мы получали тогда в месяц свои курсантские 8 рублей 20 копеек. А за этот прыжок нам вручили сразу по десять рублей. За все последующие давали тоже неплохо — пять рублей. Так что с материальной точки зрения это был достаточно выгодный спорт. Но разбогатеть посредством прыжков мы как-то не стремились. Я даже сумел увильнуть от награды — дополнительного прыжка. Под видом футбольной тренировки. И это устроило всех. Был доволен я, потому что все и так знали, что я награждён за точное приземление дополнительным прыжком. Довольно было командование полка, которому из-за меня не хотелось делать лишний вылет. Кроме того, довольна была и финчасть — ей дополнительные выплаты за прыжки тоже не доставляли особой радости. В результате всеобщего удовлетворения я продолжил свою дорогу в небо, не причинив финансового и иного ущерба своей воинской части…

По ночам уже грезилось небо, но перед тем как подняться в него, нам предстояло изучить множество документов и наставлений по производству полётов, штурманской службе и т.д. Преподавалось нам всё это весьма схематично. Надо было изучать эти документы вне зависимости от их практической нужды и пользы для нас. Они напоминали устав караульной службы: это разрешается, а это — запрещено. В результате все эти «разрешается-запрещается» помнились только до сдачи экзаменов. Но как только последние сдавались, обычно всё тут же забывалось. Если бы кто-нибудь мог нам чётко объяснить, ради чего надо знать это правило, тогда другое дело! Но вместо этого нам постоянно твердили, что инструкции написаны кровью и поэтому их надо зубрить наизусть. И это действительно было так. Но никто не объяснял, почему, в результате каких жертв и ошибок пришли к данному правилу. К сожалению, только потом я понял, что такие наставления, особенно по части выполнения полёта, надо чётко знать и понимать. Именно в них записаны те каноны безопасности, которые должен соблюдать лётчик. И прочно опираясь на них, он уже может позволить себе, когда возможно, более гибко относиться к этим правилам.

19. ПЕРВЫЙ ПОЛЁТ

Говорят, каждый лётчик помнит свой первый самостоятельный полёт. Вот чего не помню, того не помню. А первый мой полёт с инструктором запечатлелся на всю жизнь.

Было очень красивое утро. На небе — ни облачка. Почти абсолютный штиль, может, только лёгкий-лёгкий ветерок — 1–2 метра в секунду. Словом, как говорили инструкторы, погода — просто по заказу. В группе нас было семь человек, я летел, кажется, третьим или четвёртым.

Наконец настала моя очередь. Я сел в самолёт, а дальше, всё делал машинально и автоматически. Запуск двигателя. А значит, надо следить за его температурой. Я, конечно, ничего не видел. И только когда инструктор задавал вопрос: «Какая температура?», я смотрел за этим параметром. И, кажется, отвечал впопад. Потом мы рулили, и больше, как вы понимаете, рулил инструктор. На технику взлёта я тоже не обратил никакого внимания. Я весь был поглощён самим процессом разбега самолёта и ожиданием его отрыва от земли. Когда этот отрыв состоялся, надо было постоянно смотреть вперёд под определённым углом. Вместо этого я посмотрел вбок, где только и можно было увидеть землю, а затем устремил свой взор вниз, что совершенно нельзя было делать с точки зрения лётной безопасности. Я даже не понимал, что самолётом управляет инструктор, и, как мальчишка, следил за действом, которое разворачивалось внизу. Я смотрел на поля, разбитые на разноцветные квадратики: зелёные, коричневые, чуть желтоватые — очевидно, цвели какие-то растения. Меня поразила удивительная гамма красок лесов и полей. Инструктор что-то говорил мне, объяснял свои действия, а я постоянно смотрел на небо и на землю и сравнивал живительные краски природы, которые открылись передо мной во всём своём многообразии и так взбудоражили моё сознание, что молчаливому восторгу не было предела. Пока меня не возвратила к жизни резкая фраза инструктора:

— Где аэродром? Куда надо лететь?

Естественно, я не видел аэродром. Я знал только, что направление на него указывала стрелка радиокомпаса. Я ответил. Инструктор удивился тому, как я Неплохо ориентируюсь. Какая там ориентация! Я не знал, над чем мы находимся, в какую зону летим, хотя нам дали номер зоны и курс на неё. Ничего этого я не видел и не понимал, а только восхищался разноцветным полотном земли, простиравшимся перед моим взором. Я выполнял контрольный полёт, где должен был производить

положенные действия. Но всё внутри меня кипело от радости, а, может, и от непонимания того, что происходит. Внутри меня творилось что-то невообразимое!

По-моему, это закончилось лишь тогда, когда мы снова сели на аэродром и стали рулить. Инструктор о чём-то меня спрашивал — я машинально отвечал. Думается, он тоже видел моё состояние, когда я одуревшим взором смотрел на него и невпопад шевелил губами. Едва я отошёл от самолёта, меня обступили мои товарищи, а я даже толком не мог объяснить им, что я видел в полёте, что чувствовал, где мы летали, как летели, на каких скоростях. Я буквально был в шоке от чувства, которое открылось мне впервые. Больше такого острого ощущения от полёта я никогда не испытывал.

В дальнейшем всё было гораздо проще. Я стал уже понимать, что происходит с самолётом в воздухе. Я понял: надо учиться летать и запоминать каждое слово инструктора. Надо внимательно следить за его действиями. Повторять то, что он демонстрирует тебе. Словом, началась обыкновенная школярская жизнь и познание авиационных азов. Но тот первый лётный день сотворил со мною главное, то, о чём говорил когда-то мне Володя Стебаков:

— Надо перенести всё, чтобы хоть раз испытать это чувство полёта.

И это чувство отодвинуло на второй план сразу же показавшиеся мелочами издевательства младшего командира, грубый армейский уставной порядок, сковывавший мою инициативу. Всё это ушло на второй план. Теперь я понял: отныне я и небо — одно целое, и я должен быть там — в небе.

20. ИНСТРУКТОР ФИЛИППОВ

Процесс моего обучения шёл успешно. Я воспринимал лётное искусство довольно неплохо. Но у инструктора, как всегда, были свои любимчики — старшина нашей эскадрильи Витя Богданов и ещё один парень — Володя Бражников, которому наш инструктор тоже явно симпатизировал. Наверное, у него было на это полное основание, но когда я с ними летал, то не видел особой разницы в технике пилотирования.

Инструктор наш — капитан Филиппов — был солидным мужчиной старой закваски. Он мог не только хорошо показать и научить, но и хорошенько отругать. И если не «приложить» руку в отдельных, требующего этого случаях, то тряхнуть, крепко схватив за рукав. Он требовал крайне почтительного отношения к себе. Это было даже не чинопочитание, а нечто большее. Мы должны были относиться к нему как к самому главному начальнику. Как к Богу. И его любое желание было для нас неукоснительным. Мы носили ему кофе и пирожки прямо в кабину, и если он просто не обругивал нас, мы уже были счастливы.

Вообще-то в наше время инструкторы редко кого хвалили. И если Филиппов говорил: «О! У тебя неплохо получилось!» — это было высшей оценкой, подобно награждению медалью или орденом. В основном же мы слышали: это не так, это не то и другие недовольные словечки. Может быть, это было и правильной методикой, но мне кажется, психологически более верным было бы внушить своему курсанту, что он может достичь всего. И хотя Филиппов поступал по-своему, всё равно эта уверенность постепенно обреталась нами. И наш экипаж, почти в полном составе, был готов к самостоятельному вылету.

Саша Смирнов, удивительно застенчивый парень из Иванова, единственным из моих товарищей так и не смог одолеть самый тяжёлый в авиации этап полёта, коим является посадка. Здесь нужен чёткий дальномер, который не зависит от личных качеств человека. Теоретически он воспринимал всё как надо. Но природа не дала ему тех физических качеств, которые позволяли другим легко проделывать этот элемент. И Сашу списали.

Все остальные наши курсанты, а их было ещё шестеро, успешно вылетели самостоятельно. Я вылетел вслед за Виктором Богдановым и Володей Бражниковым, хотя последний взял минут на 50 больше «вывозного времени». Но, повторяю, для инструктора он был человеком более приятным, чем я. Моя же самостоятельная лётная жизнь началась не совсем гладко.

Внешне всё шло хорошо. Сажал я неплохо — на пятёрки и четвёрки. Причём оценка давалась за точность приземления и качество посадки. Здесь у меня проблем не было, как не было и в других элементах полёта. Но меня не удовлетворяла скудность самого курса «Учебной лётной подготовки».

Например, с нас требовали качественного выполнения «бочки». Летая с инструктором, мы делали такое их количество, какое ему казалось необходимым для усваивания техники выполнения этого элемента. Когда же мы летали самостоятельно, то нам разрешалось выполнять только четыре элемента. А почему не пять? Почему не десять? Я не понимал, почему нам можно было сделать только три или четыре переворота? Почему вместо двух «петель» нельзя было выполнить три или четыре? Неужели их количество определялось исходя из возможностей среднего парня, находящегося за ручкой спортивной машины? Нам это было непонятно. Более того, из разговоров с ребятами из аэроклуба мы знали, что там к этому относятся гораздо проще. Курсант выполнял эти элементы, конечно, не до одури, но в пределах отведённого ему в зоне времени, при этом ему разрешалось выполнить гораздо больше фигур пилотажа.

У нас же, если ты чётко выполнил весь набор фигур, а время своё не вылетал, надо было либо освобождать зону раньше, либо делать какие-то немыслимые виражи. Здесь и начались мои первые соприкосновения с тем, «что положено» и «почему положено». Удивительно, но ответов на эти вопросы не давалось. Судя по всему, их просто не было. Кто-то из «умных» начальников записал в инструкцию — и всё! Это раздражало меня больше всего.

И тогда я принимал решение сам, сколько «бочек» мне сегодня сделать. А кто увидит? Но в каждом экипаже были контролёры, следившие за тем, что делает в воздухе курсант. Курсант курсанта, как правило, не выдавал. И когда контролёра спрашивали, кто сколько чего сделал, он кратко отвечал: «По заданию!» А дальше докладывали, что самолёт находится в заданной зоне и возвращается на аэродром.

Но иногда работу контролёра инспектировал инструктор. Редко, но и руководитель полётов приглядывал за курсантами, ведь они были все у него как на блюдечке. Их можно было видеть довольно неплохо, особенно если есть хороший бинокль. Так случилось и со мной. Я решил попробовать ещё пару лишних «бочек», а в это время Филиппов находился рядом с Володей Бражниковым и стал эти «бочки» считать. Конечно, их было больше четырёх. И «петель» было не две, как положено. Я радовался от сознания того, что у меня стали классно получаться

эти фигуры. Качество выполнения «бочки» можно было сразу определить по центроплану — забрызган он маслом или нет. Когда при выполнении этой фигуры ручка переотдавалась, из маслорадиатора выбивалось масло и забрызгивало центроплан. И тогда весь экипаж во главе с курсантом, по вине которого это произошло, брался за тряпки и чистил самолёт. И вот когда я, радостный, вылез из кабины, внизу меня ожидал строгий инструктор. Он влепил мне тут же несколько нарядов, а потом, пользуясь тем, что каждый из инструкторов имел свой курс боевой подготовки и полётов на пилотаж, сказал мне как-то зловеще:

— Иди садись во вторую кабину. Сейчас ты полетишь со мной!

Старшина нашей группы, техник, солидный и, по нашим меркам, пожилой мужчина лет сорока пяти, которого мы звали «дедом», с какой-то жалостью в голосе сказал мне:

— Ну всё, Меницкий. Готовься! Сейчас тебя командир наизнанку всего вывернет.

Это означало, что сейчас Филиппов потащит меня на перегрузки: «петли», «полупетли»… Как мы говорили — до блевотины. На всякий случай я взял с собой пилотку, чтобы туда… Но был настроен решительно и сказал себе: ты должен сделать всё возможное и невозможное, чтобы не дать себе полностью потерять ориентировку и чтобы не закружилась голова. И когда мы взлетели, я твердил про себя только одно: «Не вздумай блевать! Не вздумай блевать! Держись! Крепись! Держись! Крепись!..» Только это и повторял.

Капитан Филиппов, как только мы вошли в зону, проделал мощный каскад фигур. Честно говоря, я даже не понимал, каких именно. По-моему, были «петли», «полупетли», многократные «бочки», может, были и «штопора» — не знаю. Я только знал, что всё это мне надо выдержать. На краткие запросы Филиппова я отвечал так же коротко:

— Хорошо!.. Хорошо!.. Хорошо!..

После получасовой битвы с моим здоровьем командир лёг курсом на аэродром и сел. Вышел. Посмотрел на меня и сказал:

— Поди ж ты, даже не зелёный!

А я был, наоборот, пунцовый от напряжения. Но несказанно довольный собой, тем, что смог выдержать это испытание. Все вокруг смотрели на меня уже не как на мальчишку, которому дали хороший подзатыльник, а как на человека, сумевшего победить себя. И кроме того, как на первого курсанта, летавшего с настоящим лётчиком на сложный и высший пилотаж. До меня никто из моих сокурсников на высший пилотаж не летал. И я был

для них ярким примером того, что всё можно перенести и будущее, как говорится, за нами.

В общем, это наказание обернулось для меня подарком судьбы и хорошим допингом в освоении следующих фигур. Хотя я не знал даже названия элементов, которые проделывал капитан Филиппов, мне было уже очевидно, что я смогу их перенести ещё раз. А раз смогу перенести, то обязательно научусь их самостоятельно выполнять. Потому что у каждого курсанта в душе был страх: сможет ли он переносить пилотаж или не сможет? Как у каждого лётчика живёт страх перед потерей вестибулярного аппарата. У меня этого страха теперь не было. А было временное отстранение от полётов и постановка в наряд.

21. ИСПОВЕДЬ ВОЗДУШНОГО ХУЛИГАНА

Обычно под своей родовой фамилией курсанты живут от силы пару дней. Потом, когда люди начинают притираться друг к другу, глубже узнавать черты характера, тебя уже редко кто называет по фамилии. Переходят на имена, а чаще — на различные клички и прозвища, происходящие либо от имени-фамилии, либо возникшие под влиянием какого-нибудь случая. Ко мне долго ничего не прилеплялось до одного примечательного полёта, после которого меня и прозвали «воздушным хулиганом».

Случай этот, произошедший со мной вскоре после начала самостоятельных полётов, вызван был, конечно, не хулиганством, а, скорее, неправильным и неграмотным выполнением некоторых технических приёмов. А суть состояла вот в чём.

Поскольку аэродром наш был круговым, то ВПП устанавливали, в зависимости от направления ветра, каждый раз по-новому и обозначали пятью-шестью ограничивающими флажками. Они и указывали направление взлёта и посадки. При подруливании ко взлёту необходимо было установить самолёт по оси взлётно-посадочной полосы. Когда же я подрулил к точке взлёта и стал регулировать тормозами положение машины относительно оси ВПП, то не заметил, что самолёт у меня «закосил» градусов на десять влево. При этом, естественно, я и в мыслях не держал, что прямо по курсу у меня обозначился свинарник ближайшей деревни.

Дав до отказа полный газ, который назывался наддувом, и переведя шаг винта на взлётный режим, я отпустил тормоза и начал разбег. Всё делалось по инструкции, но самолёт почему-то «застрял» у меня на скорости 110–115 км/час и дальше не разгонялся. Я спросил Володю Бражникова, сидевшего в задней кабине, в чём дело. Он ответил, что не понимает. И в его голосе слышалась дрожь. Я сам почувствовал себя не в своей тарелке. Конечно, если действовать грамотно, надо было убрать РУД на «малый газ» и приступить к плавному торможению. Но это были наши первые полёты. И я решил продолжать взлёт. Время мчалось, но я всё-таки понял, в чём дело. Приборы не показывали максимальных оборотов, да и наддув был тоже дан не полностью. А если точнее, был «затяжелен» шаг винта. Очевидно, я невольно ослабил давление на ручку газа, и она под своей тяжестью отошла назад. А может быть, и Володя дёрнулся и сдвинул рычаги газа. Как бы там ни было, но показатели двигателя были уже не на взлётном режиме и самолёт не мог набрать нужную скорость.

Как только я это увидел, тут же дал полный газ, машина побежала быстрее, набирая скорость уже у самого края аэродрома. И тут я увидел перед собой огромное тёмно-серое препятствие, слегка поддёрнул ручку газа, и самолёт, буквально перепрыгнув через крышу свинарника, чуть опустился за ней и дальше стал набирать скорость и высоту. Со стороны это выглядело несколько иначе. Я как бы подрулил ко взлёту, потом направил машину на свинарник и стал взлетать прямо на него. Ну а дальше — преднамеренное хулиганство: я чётко рулил на свинарник и, только приблизившись к нему вплотную, резко взмыл вверх, напугав до смерти находившихся там животных и обслуживающий персонал.

Этот мой «хулиганский шаг» был оценён моими командирами весьма строго. Меня отстранили от полётов, а в «Боевом листке» изобразили, как я лечу на свинарник, а оттуда разбегаются свиньи и свинарки. Никто не слушал объяснений — все были уверены в злонамеренности моего поступка. Начальству, в принципе, нужен был мой поступок, чтобы в зародыше пресечь все возможные и невозможные хулиганские действия курсантов в будущем. Хотя, наверное, полезнее было бы разобрать мои действия и мои ошибки в том полёте, чтобы потом никто их не повторял.

Это был мой седьмой или восьмой самостоятельный полёт по кругу, после которого меня и прозвали «воздушным хулиганом». А вскоре за злополучными «бочками», после которых инструктор возил меня на вымучивание, это прозвище окончательно закрепилось за мной.

22. НЕБО И СКОРОСТЬ

Опасность — составная часть нашей профессии. Но любопытно, что многие лётчики стремятся к остроте ощущений не только на службе, но, так сказать, и в часы досуга. К примеру, некоторые лётчики забавлялись тем, что мчались на машинах лоб в лоб и отворачивали только в самый последний момент. Это называлось «снять пыль» с машины. Очевидно, сие снятие диктовалось постоянной потребностью ощущения риска. Я и сам порой ловил себя на том, что, сидя за рулём, выхожу за рамки разумного. То же самое происходило и во время полётов на Ан-2, когда я выполнял трюки между деревьями…

Подобная тяга наблюдалась и у моих товарищей. Пётр Максимович Остапенко, лётчик-испытатель фирмы Микояна, корифей авиации, был просто лихим «наездником». Он великолепно водил машину, хотя порою очень рискованно. Известно, что и Сергей Николаевич Анохин тоже водил машину на грани дозволенного — не с точки зрения безопасности других водителей, а с точки зрения собственной безопасности. Все знали о его страсти к своему мотоциклу «Харлей», на котором он носился с дикой скоростью. У всех нас, и у него в том числе, были машины, но он никогда не расставался со своим мотоциклом. Думаю, эта жажда скорости напрямую связана с работой лётчика-испытателя. Многие мои коллеги, видимо, поэтому любят и горные лыжи. Я вспоминаю, как Федотов уговаривал нас поехать с ним в горы, как любили лыжи Игорь Волк, Алик Фастовец, Алик Муравьёв и многие другие лётчики.

Что касается автомобиля, то наиболее азартным по этой части на моей памяти был Пётр Иванович Козьмин. У него даже было звание мастера спорта по авторалли. Ездил он просто безумно храбро. О нём ходили легенды — водил он замечательно, но часто на грани фола. Однажды мы встретились с ним в Сочи, где я отдыхал с супругой и сыном Алексеем. Пётр Иванович тоже прибыл на курорт с семьёй. Он пригласил меня поехать в ресторан. Мне было приятно его предложение. Пётр Иванович по праву считался корифеем авиации, все, в том числе и я, относились к нему уважительно. Он тоже относился ко мне тепло, хотя был значительно старше. Видимо, нас что-то объединяло.

Мы встретились с ним около гостиницы «Жемчужина». Когда я садился в его машину, то заметил, что она без номеров. На мой вопрос Пётр Иванович ответил:

— А, не обращай внимания!

В машину набилось семь или восемь человек, половина

уселась друг у друга на коленях, и мы поехали. Надо заметить, Пётр Иванович любил ездить не просто быстро, а очень быстро. В Сочи широких проспектов немного. Если учесть, что мы ехали по очень извилистой старой дороге с «полуторасторонним» движением, где две машины с трудом разъезжались друг с другом, то можете себе представить, что это была за поездка. Приключения начались сразу же. Перед нами вдруг оказалась колонна автобусов, направлявшихся за детьми в пионерлагерь. Как и положено, её сопровождала милиция. Обгонять эти двенадцать автобусов было делом совсем бесперспективным, тем более по такой дороге. Но Пётр Иванович, несмотря на то что в машине находились женщины и дети, взялся за выполнение этой задачи. И почти выполнил её. Но тут к нам подскочил милицейский мотоцикл с коляской, и сидевший за рулём гаишник приказал прижаться к обочине.

Пётр Иванович опустил стекло и сказал милиционеру:

— Сынок! Я прошу тебя, не мешай отдыхать.

Когда стекло приоткрылось, сержант увидел, сколько людей и в каком состоянии находилось в салоне нашего автомобиля. Брови его поползли вверх. И он истошно закричал:

— Немедленно прижмитесь к обочине!

Когда мы остановились, первое, что он спросил:

— Где ваши номера?

Пётр Иванович ответил, что их снял один чокнутый человек.

— Что это за чокнутый? — спросил гаишник.

— А кто его знает. Взял и снял номера.

— А где стояла ваша машина?

— У гостиницы «Жемчужина».

— Ну а что же вы не заявили в милицию?

Тут Пётр Иванович возмутился:

— Что же я буду заявлять, если он у вас же и работает. Старший лейтенант Козлов.

— Да какой же он чокнутый? Это же наш начальник!

Разбирались мы довольно долго. В результате милиционер, проникшись уважением к заслугам Петра Ивановича, всё же отпустил нас с миром. Но попросил впредь вести себя на дороге прилично.

Однажды мы ехали с ним по Москве, и Пётр Иванович проскочил на очередной красный свет. Нас тут же остановил гаишник и спросил:

— Товарищ водитель, почему вы проехали перекрёсток на красный сигнал светофора?

Пётр Иванович спокойно ему отвечает, что проехал не на красный, а на жёлтый свет. Милиционер говорит ему:

— Нет, вы проехали на красный.

— Нет, на жёлтый, — так же спокойно повторил Козьмин.

— А после жёлтого сразу же загорелся красный.

— Нет, сынок, ты не прав. Это для тебя после жёлтого загорается красный. А для меня после жёлтого всегда загорается зелёный.

Тогда милиционер сказал:

— Ну что ж, давайте ваши права.

Пётр Иванович подал ему удостоверение заслуженного лётчика-испытателя. На что милиционер сказал следующее:

— Мы, конечно, очень уважаем таких людей, но хотелось бы видеть ваши права.

Козьмин подаёт ему ещё один документ, в котором говорилось о том, что он лауреат Государственной премии СССР. Милиционер не отступает:

— Мы уважаем ваши заслуги, но всё-таки дайте ваши права.

Следующим документом, продемонстрированным милиционеру, стало удостоверение мастера спорта по авторалли. На что гаишник невозмутимо отпарировал:

— Это, конечно, доказывает ваше мастерство, но тем не менее я хотел бы видеть ваши права.

Тут Пётр Иванович заключил:

— Чего нет, сынок, того нет!

Машину Петра Ивановича можно было узнать издали. Она всегда была побитой и помятой. То на ней отсутствовал бампер, то крыло. И когда мы его спрашивали: «Пётр Иванович, да что же такое с вами случилось?» — Козьмин всегда отвечал примерно следующее:

— У-у-у! Валерочка, да ты знаешь, ехал спокойно, там развернулся, здесь… И представляешь, попался идиот…

Что бы он ни рассказывал дальше, всегда на его пути оказывался какой-нибудь идиот. Как-то я, Эн Каарма, Витя Рындин и Володя Матвеев (с туполевской фирмы) возвращались на моей машине из Москвы в Жуковский после очередного экзамена. И вдруг Эн, который работал инструктором в Школе лётчиков-испытателей, говорит:

— Смотрите, Пётр Иванович едет на «Волге». Давай за ним в хвост!

— А чего, давай, — поддержал я. — Сядем ему на хвост, и никуда он от нас не убежит.

Пётр Иванович страшно не любил, когда его обгоняли или просто догоняли. Он терпел только лишь одно положение на дороге — когда он едет один и впереди никого нет. Но поскольку это бывало чрезвычайно редко, особенно в Москве и Московской

области, то ему практически всё время приходилось нажимать на педаль газа. И вот мы пристроились к нему в хвост и начали его сопровождать, естественно, нарушая вслед за ним все какие ни есть правила движения. Но я сказал ребятам:

— Будь что будет, но с хвоста я теперь не слезу!

И мы погнали. Эн всё время комментировал наш путь и подсказывал, как нам удобнее держаться за Козьминым. Ребята на заднем сиденье затаили дыхание, то подбадривая нас, то уговаривая прекратить, пока не поздно, это пустое занятие. Но мы продолжали гонку. И прекратили её только после того, как на закрытом повороте на Быково Пётр Иванович стал обгонять грузовик, который, в свою очередь, обгонял легковую машину. Причём левыми колёсами Пётр Иванович ехал уже по встречной обочине. Юзом, на огромной скорости, он всё равно пошёл на этот обгон. Нам уже просто некуда было деваться. Сбросив газ, я ушёл вправо и прекратил это бесполезное и опасное занятие. На следующий день я рассказал Петру Ивановичу о нашей погоне.

— Да, — признал Пётр Иванович, — я видел, болтались сзади какие-то «Жигули». Поболтались-поболтались, а потом пропали.

Александр Васильевич Федотов говорил Козьмину:

— Пётр Иванович, когда «чайники» видят встречную машину, но всё равно нагло идут на обгон, я делаю свой излюбленный приём: еду ему прямо в лоб. Тогда он понимает и начинает отворачивать. А тут иду вчера в лоб, а он не сворачивает. Ни в какую! Еле-еле сам успел отвернуть. Потом оглянулся на номер, а это, оказывается, вы…

А Пётр Иванович ему спокойно говорит:

— Да что уж, Сашенька, МАЗы отворачивают, не то что ты.

Как-то после очередной аварии с очередным «идиотом» Петра Ивановича везут на санитарной машине в институт Склифосовского. Он, поглядывая в окно, жалобно стонет. Медсестра, совсем юная девочка, сидевшая рядом, стала умолять его:

— Дяденька, ну потерпите ещё немного. Осталось совсем чуть-чуть. Скоро мы вас довезём, вас сразу же положат на стол и будут лечить.

А Пётр Иванович всё стонет и стонет. Девушка едва не плачет:

— Ну, дяденька! Ну потерпите.

Тут Козьмин сам взмолился:

— Да не могу я терпеть! Скажите этому идиоту, вашему водителю, как же можно так ехать?! Он же ведь даже «Запорожцы» пропускает!

Словом, Пётр Иванович страдал не от боли, а от вида

автомобилей, обгонявших их «скорую помощь».

23. ГРУСТНОЕ И СМЕШНОЕ

«Хулиганство», а иными словами, смелое действие или озорство в воздухе, в той или иной мере проявлялось всегда. В нём осуществляется стремление человека к новизне и остроте ощущений. Монотонность обучения требовала время от времени какой-то встряски. Другое дело, что все эти мальчишеские выпады должны разбираться курсантами, а инструкторы обязаны показывать на этих примерах, чем опасен тот или иной манёвр.

В нашем училище в пору моего обучения произошло очень тяжёлое происшествие. Курсанты Нойнушин и Горбушин полетели на пилотаж и ввели самолёт в пикирование. Мы так и не узнали в точности, что там произошло, но на выводе из пике, при переводе машины в «петлю» или боевой разворот консоли крыла сложились, и оба курсанта погибли. Нас этот случай потряс. Он долго разбирался, но так до конца и не стало ясно, кто в нём виновен: то ли курсантами была превышена перегрузка (хотя превышение это составляло всего 0,7 единицы), то ли конструкция самолёта была слабее, чем ей полагалось. Или и то и другое… Но нам объяснили так, что со стороны курсантов были ещё и хулиганские действия. Конечно, снижение до минимальной высоты категорически запрещалось инструкцией, и это можно было назвать «хулиганскими действиями». Но вряд ли они явились причиной катастрофы.

В авиации комическое и трагическое всегда соседствуют. Вспоминаю, как работала комиссия по расследованию причин этой катастрофы. Командующий авиацией Московского округа Горбатюк потребовал немедленно разобраться в её причинах. А в расследование тогда входила проверка записей бортовой аппаратуры — показаний высоты и скорости полёта, наблюдений с земли и моделирование траектории самолёта по планшету полёта. И, конечно, опрос свидетелей.

Председателем комиссии был назначен генерал Петров, заместитель командующего округом. Всё сводилось к тому, что не выдержала конструкция крыла, а может быть, должным образом не была проанализирована остаточная деформация при техосмотре данного самолёта. После этого происшествия все самолёты внимательно осмотрели и некоторые из них отстранили от полётов для проведения профилактических работ. Во время подведения итогов Петров доложил, что на данный момент других выводов комиссия не имеет. И тут кто-то сказал Горбатюку, что свидетели-то опрошены не все.

Как мы потом догадались, Петров опросил всех свидетелей,

но не все свидетельства привёл. Причина проста: некоторые рассказы приводили в замешательство не только командира, но и любого человека, имеющего отношение к авиации. Люди, решившие, видимо, «подсидеть» Петрова и подмаслить начальству, об этом не знали и доложили на комиссии, что есть такой свидетель, который всё видел, но не был опрошен. Петров, как выяснилось, опрашивал этого человека, но вычеркнул его из списков свидетелей. А почему, об этом будет сказано ниже.

Горбатюк же, услышав такое, приказал:

— Введите этого свидетеля!

Появился некий человек довольно-таки заурядного вида, в сапогах и брезентовом плаще. Он оказался пастухом одной из деревень, окружавших наш лётный лагерь. И в ответ на вопрос Горбатюка: «Что вы можете сказать о том, что произошло?» — пастух без всяких обиняков начал свой рассказ:

— Я, — говорит, — пас коров. Гляжу — летят. Ну, думаю, опять будут выпендриваться. Затем гляжу — точно, выпендриваются. Уже помчались в пике. Однако, гляжу, слава богу, разбились на хрен…

После такой тирады Горбатюк перестал его слушать и выгнал прочь. А по рядам комиссии прокатился лёгкий смешок. Конечно, многие слова из лексикона пастуха я заменил… Но реакцию комиссии, думаю, можно понять и на основании этого «адаптированного» перевода.

Вот так и закончилась эта трагикомическая история с печальным исходом, показывающая, насколько часто в авиации трагичное переплетается со смешным.

24. ЛАГЕРНЫЙ УКЛАД

Уклад жизни в лётном лагере был несколько иным, нежели в училище. Здесь и требования к уставной жизни были менее строгими, да и сам распорядок дня значительно отличался в более благоприятную сторону. В том числе и с точки зрения медицинских требований, которые должны были неукоснительно соблюдаться. Курсанту даже предоставлялся отдых перед лётным днём. Да и сама курсантская жизнь в учебном плане видоизменялась и становилась подобной жизни настоящих лётчиков. Конечно, существовали ограничения, но это была уже не та жизнь курсантов, что велась в учебных классах и казармах училища. Здесь мы увидели то, что нас ожидает в будущем. Атмосфера была более раскованной, между инструкторами и курсантами возникли тёплые, почти товарищеские отношения. Иногда нас называли по именам. А если случайно не отдавал честь, тебе не влепляли наряды вне очереди, а советовали быть повнимательнее. Более человеческие отношения накладывали отпечаток и на общий нравственный климат.

У нас стало больше свободного времени для спортивных игр и занятий. Но поскольку культурная жизнь лагеря была не особенно многоцветной (кинотеатр представлял собой несколько скамеек и четыре простыни, сшитые и натянутые на двух шестах), то мы вынуждены были сами её раскрашивать. Соревнования, которые мы проводили с местными спортивными клубами районных центров, воспринимались положительно нашим командованием: ничего другого оно нам предложить не могло. Думаю, и мы вносили свой вклад в небогатую на события культурную жизнь городка Рассказово.

Много местных болельщиков собирал, например, футбол. У нас сложилась очень сильная команда (она занимала потом в училище первое место). Нас не могли обыграть самые сильные футболисты-старшекурсники. В то время я сам очень много забивал. Но ещё более грозным для соперников был наш дуэт с Валерой Хренниковым. Мы понимали друг друга с полуслова. Валера имел отличные скоростные качества, великолепные удары с обеих ног. У него были оригинальные финты и прекрасная стартовая скорость. А я хорошо разыгрывал, у меня тоже было достаточное чутьё на голы и неплохо поставленный удар. Порой мы с ним слишком увлекались, забывая о других, но нам нравилось вдвоём обыгрывать чуть ли не полкоманды соперника. В центре обороны у нас стоял Владимир Кондратенко, с которым мы учились в одном экипаже. Володя выглядел по сравнению с

нами — пацанами — поистине былинным богатырём. Рост — метр восемьдесят три, крутые плечи, мощные руки. Он был на три года старше нас — вполне сформировавшийся мужчина, и стоял в защите, как непроходимая скала.

А наш с Валерой тандем зарекомендовал себя так, что нередко нас просили сыграть в местной команде, когда она встречалась с футбольными коллективами других райцентров. Нас двоих брали в местные «турне» по Тамбовщине. Это было как бы временным возвращением на гражданку. Нам приносили рубашки и брюки, и в таком виде мы покидали лагерь, представляясь организаторам соревнований работниками местной автобазы или прядильной фабрики, водителями автоколонны или сотрудниками горсовета.

Подобная ситуация весьма нас забавляла. А то, что нас привлекали для игры в футбол взрослые команды, нам очень импонировало. И мы старались играть за них в полную силу, забивая обычно несколько голов за каждый матч, что приводило в восторг местную публику. Однажды, когда мы в составе районной команды выиграли очередной кубок, всех её членов наградили премиями — двухнедельными путёвками на Чёрное море. Наградили и нас. Мы, безусловно, понимали всю глупость подобной благодарности, так как воспользоваться ею не могли. Но тем не менее нам было приятно ощутить себя как бы профессионалами, которые заработали себе вот эти путёвки, да ещё денежные премии в придачу. Но денежную премию мы тоже не взяли, посчитав, что это нехорошо. И нам дали несколько бутылок вина и консервы, которые мы привезли тайком в лагерь.

По нашим меркам, мы жили как короли. В субботу и воскресенье были кинофильмы и танцы, на которые приходила вся деревенская округа. Других культурных мероприятий не было, да и не могло быть при тогдашнем уровне жизни районных центров. Особое удовольствие мы получали, купаясь в речке или озере. Это случалось редко, но дни, когда подобное происходило, становились настоящим праздником.

Из всех аэродромов, с которых я летал в училище, Рассказовский был самым живописным. Кругом стояли симпатичные деревушки. Сверху они казались ещё уютнее и краше. Сам городок Рассказово, хотя был небольшим и пыльным, сверху тоже казался довольно привлекательным, весь укрытый зеленью. Рядом поднимались стройные леса, блестели извилистые речушки. От лагеря они, правда, находились далеко, и ни одного хорошего водоёма рядом с нами не было. А воду нам привозили в цистернах, её в лагере всё время не хватало. Но это было, пожалуй, единственным недостатком нашей рассказовской

жизни. Природа с высоты полёта казалась нам удивительной и неповторимой.

Особенно мне запомнились милые церквушки. Ведь что есть церковь? С обычной точки зрения — храм или, как тогда выражались, культовое здание. А с точки зрения авиации церковь воспринималась как центр пилотажной зоны. В инструкции было сказано: войти в зону, найти её центр и уже отсюда начинать пилотирование. И я до сих помню прекрасную голубую церковь в деревне Бондари. Не знаю, как она выглядела с земли, но с воздуха казалась великолепной. Тогда, к сожалению, было не принято проводить экскурсии в храмы. Наверное, после посещения того же Бондаринского храма или чудесного Шереметьевского дворца мы не только стали бы лучше ориентироваться в воздухе относительно этих населённых пунктов, но и обогатились бы духовно. Знание истории того края, над которым мы летали, было бы тоже небесполезным…

Конец обучения приходился на последние дни сентября. Мы уже летали строем, и как говорил один замкомэска:

— Ну что, девки уже говорят: «Ребята начинают кучей летать — значит, скоро разъедутся обратно по своим местам».

Полёты строем были венцом нашей лётной программы. И мы готовились к эвакуации в родные пенаты — в училище. Помню, как приехали в Тамбов после лагеря. Мы были уже совершенно другими. У нас были другие командиры. Мы увидели своих бывших — пехотных, и теперь почувствовали от них некоторую независимость. Да и они смотрели на нас уже несколько по-иному, уважая за то, что многие из нас научились летать. Вообще, интересно, наверное, было наблюдать нас со стороны. Обветренные и загорелые лица. Форма на нас выцвела. И чувствовалось по всему, что это уже не первогодки, а так называемые «старики».

Да, мы стали «стариками». К тому же нам ещё и повезло. В середине лётной подготовки до нас дошла весть, о которой я уже говорил. Наш курс делают экспериментальным, и мы будем летать на реактивных самолётах со второго курса, а не с третьего или четвёртого, как все остальные. И нас должны довести до уровня лётчиков второго класса. В связи с этим в лётную программу нашего обучения на «Яках» нам добавили по 20 часов. От этого наша лётная подготовка стала выше, чем у остальных курсов. Однако обучение по экспериментальной программе налагало на нас и менее приятные обязанности по более плотному изучению предметов общеобразовательной программы.

Курс нашей инженерной и лётной подготовки получался более спрессованным. И чтобы войти в эту спрессованную

программу, мы были вынуждены наряду с изучением аэродинамики и динамики реактивных самолётов изучать и другие, менее интересные курсы. Этот уплотнённый график привёл к тому, что вместо шести часов лекций и практических занятий в день приходилось заниматься по 10, а иногда и по 12 часов. При таком плотном расписании времени на самоподготовку оставалось крайне мало, поэтому усвоение многих предметов было недостаточно глубоким. Преподаватели понимали наши судорожные попытки объять необъятное, но нам от этого, по крупному счёту, легче не становилось. И мы были прилично измотаны. В таком ритме пришлось работать примерно до апреля, успевая иногда по выходным отвлекаться на некоторые спортивные соревнования. Я до сих пор удивляюсь, как мы успевали заниматься спортом! В тот период и произошло приснопамятное происшествие, одним из главных персонажей которого стал я. Это было первое групповое выступление против злоупотреблений, творившихся в армии.

25. ЗАБАСТОВКА

Вернувшись из лагерей, мы ожидали, что нас будут кормить по пятой, так называемой лётной норме. Но вместо этого нас опять стали потчевать прежней — курсантской пищей, как до Рассказова. Думаю, особого возмущения не было бы… Но качество пищи! Каша, которую нам подавали — ячневая или перловая, — застывала, словно блин на сковородке. Жевать её — всё равно что жевать резину. Более того, всякие подливы, которыми её сдабривали, приводили к такой изжоге, что все курсанты буквально хватались за животы. И у некоторых из нас уже появились первые признаки язвы желудка. Все эти безобразия мы обсуждали между собой и выходили с жалобами на начальство. Но начальство было глухо к нашим просьбам. Оно не привыкло разбираться в том, что нам положено и что не положено. Раз давали их подчинённым непотребную пищу, значит, так и надо.

Мы же требовали качественной пищи. Мы хотели быть лётчиками и питаться как люди, а не свиньи. Был создан так называемый «комитет» из пяти человек. В ту ночь перед завтраком мы, делегированные от всех подразделений курса, собрались в кубрике и долго спорили: что делать? Помню, как я разгоряченно сказал тогда: если начальство нас не понимает, мы должны показать ему, что можем свои требования высказать более организованно и более резко. Я предложил назавтра не принимать пищу, и все меня поддержали. В этом комитете я был самым молодым, мне было 18 лет. Остальным — по 22-23 года. В конце концов мы разошлись по группам и предупредили всех, что утром пищу никто принимать не должен. Ребята безоговорочно нас поддержали.

Когда мы пришли на завтрак, нас ждала всё та же застывшая перловка, залитая язвенной подливой и напоминавшая кирзовый сапог. Никакого мяса не было и в помине, хотя по норме оно было нам положено. Чай, как всегда, уже остыл. Никто не притронулся к пище, за исключением двух или трёх человек.

Отказ от приёма пищи — едва ли не самое серьёзное ЧП в армии, происшествие первого ряда, сопоставимое с нарушением границы. Хуже может быть только расстрел караула. Поэтому командиры наши всполошились и резко забегали по столовой. Если до этого они только ухмылялись, слушая наши жалобы, то сейчас дело принимало для них не очень весёлый оборот. Ведь это был не просто единичный отказ от пищи, а коллективный отказ от неё. Да мы и сами не представляли, в какую выгребную

яму прыгнули все хором.

И вот, как говаривал первый и последний президент Советского Союза, «процесс пошёл». Минут через сорок после бессмысленных переговоров, которые вели с нами наши командиры, поступила команда всех поднять и направить в вестибюль штаба училища. Нас построили, и мы простояли больше десяти минут молча, пока не появился начальник училища генерал-майор Меняйленко. Ему доложили, что второй курс по его команде собран.

Начальник училища задал всего один вопрос:

— По какой причине произошёл отказ от пищи?

Строй молчал, никто не произнёс ни слова. Меняйленко ещё раз повторил свой вопрос. Гробовое молчание нарушил, по-моему, Саша Матунин, который сказал, что по всем документам нас положено кормить по пятой, лётной норме, а нас кормят по курсантской. Хотя главная причина была не в этом. Главная причина была в качестве приготовления пищи. Генерал спросил:

— А что, ваши командиры не объяснили вам, как подавать жалобы в установленном порядке? Надо было подать рапорт по команде. Он был бы рассмотрен и сделаны соответствующие выводы.

После этих слов несколько человек заговорили не о норме, а о некачественном приготовлении пищи. Но первая причина отказа, вылетевшая из уст курсантов, была подхвачена командованием. Быстро организовали следствие. Легко вычислили наш «комитет». Я настаивал на том, чтобы все держались одной линии. А именно: не было никакого комитета, а просто очень плохо готовили повара и случилось стихийное возмущение. Потому что комитет — это уже организация. А за это в те годы можно было и за решёткой очутиться. Кроме того, и для самого командования училища была выгодна версия стихийного развития событий. Но то ли начальство этого не понимало, то ли решило поиграть в следователей, раскрывших чуть ли не антипартийный заговор, во всяком случае, был вычислен поимённый состав «комитета». А дальше все стрелки сошлись на лидере. Нас уговаривали показать, что весь «бунт» произошёл из-за того, что нас кормили не по установленной норме. Но я настаивал на своём: он был вызван исключительно неудовлетворительным качеством пищи.

Таким образом, из всего курса выделили пятёрку зачинщиков. Затем первопричиной забастовки объявили несоблюдение норм питания. Говорят, даже по «Голосу Америки» передали об отказе от пищи курсантов Тамбовского авиационного училища. Конечно, это было ЧП очень значительного масштаба. Я

не знаю, были ли ещё в армии подобного рода выступления. Наверное, были, потому что злоупотребления в организации питания, по рассказам пострадавших очевидцев, имели место не только в нашей части.

Побеседовав с нами, генерал Меняйленко приказал всех снова направить в столовую и снова подать тот же завтрак, что и полтора часа назад. К нашему удивлению, на столах появились, тёплые, хорошо сваренные вермишель и макароны. По нынешним временам это не бог весть что, но тогда считалось уже доброкачественным и хорошим продуктом. Кроме того, нам налили кофе. То есть разница между первым завтраком и вторым была разительной. Я уже не говорю о том, что каждому в тарелку бросили по небольшому кусочку мяса или котлетине. Тем не менее процентов семьдесят из нас отказались принимать пищу, доказывая тем самым, что наша забастовка не была случайной.

Меняйленко вместе с дрогнувшими курсантами съел вермишель и сказал, что это хорошее блюдо и приготовлено неплохо. Возможно, он действительно не знал, чем нас кормят. А может быть, просто делал хорошую мину при плохой игре. Но внешне ситуация выглядела так, будто курсанты просто «зажрались». Вермишель — это, конечно, продукт не из лётной нормы, но вполне съедобный и доброкачественный. Об этой лукавой уловке, призванной скрыть истинные причины забастовки, я пытался говорить на комиссии, организованной по нашему делу под руководством начальника штаба училища Перфильева. Тот всячески склонял меня к тому, чтобы я назвал причиной нашего «восстания» несоответствие кормления нормам довольствия. Однако уговорить меня не удалось. Дело зашло в тупик, и мне, видимо, грозил либо дисбат, либо что похуже. Но я стоял на своём. И когда ночевал на гауптвахте, у меня перед глазами представало моё позорное возвращение домой. Ведь никто бы меня (кроме, конечно, мамы) не понял и не поверил. Тогда ведь любая негативная информация зажималась властью, и наша забастовка была неслыханным явлением.

Временами я сомневался, всё ли правильно мы сделали, но ни в чём не раскаивался. Я понимал, что эта борьба за справедливость может дорого мне обойтись. Дело могло кончиться уголовным наказанием, а следовательно, отлучением от авиации навсегда: после заключения или дисциплинарного батальона ни о каком училище и речи быть не могло. Но, очевидно, служебное положение моего отца (а у меня состоялся с ним разговор) сделало своё дело. Произошёл размен каких-то принципов. От меня потребовали признать, что я совершил неправомерный акт, поскольку по Уставу мне следовало подать

рапорт по команде. Я признал… Хотя тут же указал, что неоднократные обращения к командирам не имели никакого результата.

Кроме того, командование училища, видимо, всё-таки побоялось широкой огласки инцидента, который мог дойти до самого верха. А тогда — окружная комиссия. И кто знает, вдруг она оказалась бы принципиальной и наплевательское отношение к здоровью курсантов не прошло бы даром многим нашим командирам. Мог состояться опрос всех курсантов, выявились бы случаи язвенной болезни. И полетели бы тыловые головы! Да и у начальника училища могли бы случиться большие неприятности. Словом, дело решили замять. А моё наказание ограничилось отсидкой на гауптвахте. Была и беседа с генералом Меняйленко. Он интересовался моими лётными делами, спрашивал, что я думаю вообще о полётах. Это была личная беседа. Но присутствовавший в кабинете начальник политотдела училища пригрозил:

— Если мы тебя теперь оставляем в курсантах, ты должен дать подписку, что будешь впредь обо всех подобных затеях тут же докладывать на самый верх. Ты можешь беспрепятственно проходить в политотдел, в особый отдел, к начальнику тыла, чтобы информировать и предупреждать руководство о подобных настроениях в коллективе.

Я ответил уклончиво и, как говорится, «включил дурака». Но начальник тыла грубо меня оборвал. И тут с неожиданной стороны проявил себя Меняйленко, попросив удалиться и начальника тыла, и начальника политотдела. Из разговора со мной он понял: самое страшное наказание для меня не тюрьма, а отлучение от авиации. Лётчик почувствовал лётчика, хотя я был начинающим, желторотым птенцом, а он асом, или, как мы тогда говорили, — «орлом». Он не стал требовать от меня фискальных услуг, просто посоветовал впредь быть разумнее и обещал оставить меня в училище. Впоследствии я узнал, что совет, на котором решалась моя судьба, разделился почти поровну, и решающую роль сыграл начальник училища, который выступил за то, чтобы оставить меня в курсантских рядах.

26. ДИРЕКТОР ГАУПТВАХТЫ

Сидя на гауптвахте (а это случалось не раз), я всегда вспоминал изречение основоположника нашего государства (я имею в виду советское государство) Владимира Ильича Ленина, который говорил, что всякий порядочный человек должен отсидеть в тюрьме хотя бы небольшой срок. В те годы политотдельская машина работала исправно, и я был убеждён в том, что Ленин — гений. Гением, он, может, и был, но вот добродушным человеком и заботливым государственным деятелем — вряд ли. Впоследствии, во времена перестройки, когда были опубликованы многие ранее закрытые документы, стало очевидно: люди для Ленина были не более чем материал, обыкновенное мясо. Во время войны — пушечное, в мирное время — трудовое. И в этом смысле Сталин действительно был верным учеником и продолжателем дела Ленина.

Время, проведённое на гауптвахте после забастовки, оказалось для меня небесполезным. В камере нас было несколько человек. Всех солдат, что находились вместе со. мной, я не запомнил. Но один, лет двадцати шести (очевидно, служил с отсрочкой), отпечатался в моей памяти на всю жизнь. Когда я его спросил, сколько времени он находится на гауптвахте, то в ответ услышал:

— Ну, около двухсот дней.

Если учесть, что он прослужил к тому времени полтора года, то срок был солидный. Теоретически, через два дня на третий он снова возвращался на «губу». Мы разговорились. Он, кстати, хорошо вышивал, что явилось для меня большим откровением. Его называли «директором гауптвахты». Начальство относилось к нему довольно сносно, его не загружали никакой работой, всё делали остальные — я и двое солдат-сокамерников.

Мне было любопытно, за какие дела он так долго сидит? «Директор» стал неторопливо рассказывать. Оказалось, что сначала его арестовывали за настоящие нарушения уставного порядка. Ну, а уже находясь на гауптвахте, как поведал «директор», он всегда пренебрежительно относился к любому труду. И за халатное отношение к трудовым обязанностям ему всё время добавляли срок. В результате, говорит, так прикипел к этому заведению, что личный состав подразделения, где он проходил службу, стал о нём забывать. А начальство, наоборот, стало привыкать к тому, что среди арестантов появился своеобразный староста. Иногда гауптвахта пустовала. И если в этот момент в часть прибывала проверка и необходимо было

докладывать о том, сколько человек находится на гауптвахте, его вызывали и сажали для отчётности. Он при этом не испытывал никакого дискомфорта, приходил, садился. Распорядок у него был вольный, в отличие от нас, и никаких неудобств от своего пребывания здесь он не испытывал. И я понимал почему: нудная караульная или внутренняя служба его не изнуряла, и он отдыхал. Кроме того, если дисциплинарный батальон не идёт в зачёт службы, то гауптвахта вся целиком в него входит. И никакой разницы, где ты находился — в казарме или на «губе», для «дембельского календаря» нет.

Ко мне он относился неплохо и рассказывал всякие интересные истории, поражавшие иногда своей наивностью, но при этом помогавшие мне приобрести определённый жизненный опыт, в том числе и в вопросах службы. Он всегда повторял:

— Не сопротивляйся воле командира, никогда не упорствуй, гни свою линию молча. И сделай службу такой, чтобы она была приятна тебе и не досаждала командиру.

Это было его кредо. Командирам он не мешал, армии тоже, а служба потихоньку шла.

Меня же гауптвахта угнетала. Во-первых, там бегали крысы. Во-вторых, «доставал» железный распорядок: подъём в пять утра, в шесть часов нам давали пахнущую гауптвахтой похлёбку (кто сидел — тому знаком этот неповторимый запах). Затем отправляли на работы.

27. ШАХТЁРСКИЕ БУДНИ

Сидеть мне было всё-таки тревожно. И я решил поговорить со старшиной этого исправительного заведения: освободят ли меня досрочно, если я выполню свой план работ? Он обещал проконсультироваться. Через пару часов гауптвахтщик вернулся и сказал:

— Да, мы можем тебя выпустить через двое суток, если разгрузишь весь уголь для городка.

А уголь находился в подвале. Я этого подвала не видел, но почему-то согласился. Когда же осмотрел этот непочатый край работы, то даже мои накачанные мускулы дрогнули. И всё же я взялся за работу с юношеским азартом и остервенением охватившего меня отчаяния. Работа кипела. И там, надо сказать, я понял, что такое шахтёрский труд. В подвале в кучах темнел слежавшийся уголь. Его надо было разбивать ломом и колуном, а потом выбрасывать лопатой наружу. Далее этот уголь поступал в котельную и давал тепло всему военному городку.

Когда я с утра от души покидал этот уголёк в окошко подвала, сходил на обед и вернулся опять туда же, то до меня дошло: сидеть придётся дольше, чем предполагалось. Ведь в соответствии с негласным договором я должен перегрузить весь уголь, а я выбросил наружу где-то одну десятую его часть… Но тут на выручку подоспели мои друзья-курсанты. Узнав, что я должен выгрузить весь уголь из подвала, чтобы досрочно выйти с «губы», они пришли на помощь, и мы за двое суток справились с работой. Глаза старшины гауптвахты округлились, когда он, ничего не понимая, глядел на совершенно пустой подвал без единой крошки угля. Он даже мысли не допускал, что сопровождающие меня конвойные могли пропустить моих друзей. А это было совсем нетрудно: за пачку сигарет любой охранник мог отпустить меня на все четыре стороны. Так или иначе, и я, и мои товарищи поработали, что называется, на все сто, и через двое суток я доложил, что работа выполнена.

Надо было отвечать за свои слова, и начальник гауптвахты должен был меня выпустить. Но, очевидно, зная мой характер, он пошёл на своеобразную уловку. Начальником комендатуры был майор Трач. Вот такая дивная у него была фамилия. Он был украинец, и все, кто служил в комендантском взводе, соответственно были украинцами. Не зря существовала в армии поговорка, что хохол самый верный служака. Ходил даже такой анекдот. Хохол закончил свою службу, и командир ему говорит: «Ты свободен и можешь ехать домой, а на прощанье я выполню

любое твоё желание!» Тот отвечает: «А можно три часа взводом покомандовать?» В этой шутке есть доля правды, потому что только украинцы служили в комендантском взводе и отличались особым рвением к караульной и гарнизонной службе. Может, это пошло от их предков-казаков, но факт остаётся фактом — служили они наиболее рьяно.

А теперь о шутке, которую решило сыграть со мною украинское командование гауптвахты. Когда меня привели к Трачу, он сказал, что я свободен и могу через два часа идти к себе в казарму. Но сначала должен помыть полы в комендатуре. Ну, мытьё полов по сравнению с разгрузкой угля — занятие довольно лёгкое, хотя и унизительное. Лёгкое, потому что площадь комендатуры невелика, а унизительное оттого, что часть этой площади приходилась на «вертушку», то есть проходную, где постоянно сновали гражданские люди. Среди них были и знакомые девушки, которые могли увидеть Меницкого, моющего полы в довольно непритязательно виде. Но я пропел про себя: «Я свой позор сумею искупить…», без лишних эмоций взял тряпку и быстро вымыл все полы.

Наблюдать за моей работой был поставлен рядовой Конюшенко, прослуживший всего месяца два или максимум три. Форма, хотя и новенькая, сидела на нём мешком, а волосы были подстрижены под нулёвку, что подтверждало его солдатскую молодость. Помыв полы, я должен был ему доложить, что работа выполнена. Сам по себе доклад старослужащего (а я причислял себя к таковым, ведь прослужил к тому времени год и три месяца) молодому солдату уже был унизительным. Но я и этот позор сумел пережить ради свободы. И доложил ему:

— Товарищ рядовой, ваше задание выполнено.

Он посмотрел на меня внимательно и сказал:

— Чичас мы побачим.

И в грязных сапогах прошёлся по чистым половым доскам, которые я только что вымыл. Сам он был парень высокий и нескладный, сапожищи носил 44-го или 45-го размера, и следы выглядели впечатляюще. Прошёлся он таким образом и, глядя мне в глаза, оценил мою работу уже по-русски следующей фразой:

— Да, но, к сожалению, полы вымыты очень плохо.

Я смолчал, ничего не сказал. Затем снова вымыл полы. Когда я снова доложил ему, что полы вымыты, он заново вышел сначала на улицу, а потом, пройдя по чистому полу в грязных сапогах, отметил, что полы я мыть, к сожалению, не научился. Тогда, глядя ему в глаза, я сказал, что, к сожалению, у меня плохо со слухом и я хочу, чтобы он повторил, поскольку я не расслышал

точно, что я умею и чего не умею. Он мне и повторил, что за те полтора года, которые я прослужил, полы мыть так и не научился.

Тут я хладнокровно произнёс:

— Вот теперь я понял.

Затем достал тряпку из ведра и этой тряпкой влепил ему по физиономии. Он хотел на меня броситься, но получил ещё пару ударов этой грязной тряпкой снова по физиономии и испугался. Спустя две минуты пришёл майор Трач и отправил меня обратно в камеру. Так закончился мой первый поход за справедливостью и верой в правое слово командира. Конечно, мне было обидно: мы с друзьями переворочали ради моей свободы горы угля… Они приготовили мне царский ужин и почти всей эскадрильей ждали моего возвращения с «губы». Думаю, у нас получился бы очень неплохой вечер. Но, увы, ему не суждено было состояться.

Поздно вечером мои друзья — Слава Закревский, Саша Синтёнков, Коля Игнатов, Витя Бурукин — подошли к ограде. Я рассказал суть того, что произошло. Коля Игнатов сразу вскипел и пообещал прибить этого Конюшенко. Но я знал всю бессмысленность таких воспитательных мер, только одним курсантом станет больше на этой гауптвахте. Но грусть есть грусть. Что поделаешь, если свобода была рядом — и вдруг тебя обманули. Но я даже не подозревал, какие события меня ждали впереди.

На следующий день я попал на работу по кухне. Она произвела на меня удручающее впечатление. Я и представить себе не мог, что люди общепита так относятся к продуктам питания. Сначала мы стали свидетелями поголовного воровства: тащили всё, что можно спереть. Если это была сметана, то её воровали все — от мала до велика. Я имею в виду, от большого чиновника, которому выносили бидонами, до его подчинённых, которые брали по ранжиру: кто кружкой, кто чашкой, а кто просто рукой. С мясом происходило то же самое. До общего курсантского котла доходила, может, половина.

Но особенно меня поразила заготовка квашеной капусты. Работа сама по себе оказалась достаточно тяжёлой. Нас привели к огромному чану. Из него надо было перекладывать капусту вилами в меньшие ёмкости. Так как чан находился внизу, а вилы были с короткой ручкой, приходилось нагибаться, подцеплять эту провансаль и затем высыпать её в жбан. Производительность труда была не особенно велика. Спустя какое-то время к нам подошёл один из служащих этой столовой и спросил, почему мы так медленно работаем. «Директор гауптвахты» ответил:

— Работаем как можем.

На что общепитчик буквально гаркнул:

— Да кто ж так работает!

И тут же в грязных сапогах с улицы прыгнул в этот жбан и оттуда, как из ямы, стал выгребать «провансаль» в большую кастрюлю. Половина капусты не попадала в неё, а падала на пол. Это дикое зрелище просто возмутило меня:

— Какого хрена вы тут прыгаете в сапогах, а мы эту капусту потом будем есть!

— Не твоё собачье дело! — был ответ. — А если будешь много разговаривать, тебе ещё пару суток добавят. Лучше побыстрее бы работал!

«Директор» на это изречение молча поднял лопату. После чего рабочий столовой сразу же заглох. Инцидент вроде был исчерпан. На нас «проверяющий» больше не кричал. Но от этого случая у меня остался тяжёлый осадок. Я потом в течение многих лет не притрагивался к квашеной капусте, особенно к той, что подавали у нас в столовой. Ребята удивлялись, ведь я ещё с Москвы любил «провансаль». Мама покупала её в овощных магазинах. Но после всего увиденного… Только лет через пять, купив на рынке у молдаванина капусту, я снова её полюбил.

Работа на кухне окончательно убедила меня в том, что наша забастовка была абсолютно правомерна. Стало ясно, почему курсантов так скудно кормят. Воровство! Я понимаю, у каждого семья. Те годы были достаточно голодными. Наступил «хрущёвский» голод, когда не было хлеба, вместо него — кукурузный эрзац. Не хватало многого — табака, например. И люди использовали своё служебное положение, чтобы накормить близких. Зарплата у них была просто нищенская. А с учётом того, что и на неё в магазинах ничего невозможно было купить, оставался единственный способ — воровать. Думаю, впрочем, что не один голод был причиной того, что мы видели в столовой. Это были лишь ростки, идущие от корней более глубоких пороков. А точнее, там, где полная бесконтрольность, всегда существует соблазн украсть…

Итак, закончились двое суток моего очередного пребывания на гауптвахте. Да, забыл сказать, когда я, подавленный, вернулся в камеру после объяснения с Конюшенко, «директор гауптвахты» спокойно произнёс:

— Ну вот, а ты хотел так быстро расстаться со мною. Я чувствую, что ты у меня будешь заместителем!

Я гневно посмотрел на него, но он похлопал меня по плечу:

— Да ты не рычи. Я-то тут при чём? Но во всём том, что случилось с тобой, ты должен найти и хорошее.

— Чего ж тут хорошего?

— Как чего? Ты мне составил компанию. Ты мне сделал сюрприз. Вот это и хорошо. Ты мне доставил удовольствие провести ещё один вечер в твоей компании!

Он это сказал по-житейски бесхитростно, и я как-то сразу расслабился. И стал проще смотреть на происшедшее. Прошлого не вернёшь, надо получать от жизни и положительные эмоции. Он снова стал рассказывать мне весёлые байки из своей жизни, а я ему свои. Так незаметно и прошёл ещё один вечер. Потом пришли мои друзья, сунули какие-то сладости — бутылку лимонада и пряники… И душа моя понемногу оттаяла.

Через два дня после того, как меня снова отправили на гауптвахту, я опять отправился в комендатуру к майору Трачу. Я знал, что меня ждёт повторное испытание. Перед этим ко мне подошёл «директор гауптвахты» и проинструктировал:

— Слушай, друг! Забудь ты про эту тряпку. И когда будешь докладывать Конюшенко, то убери ведро подальше, а тряпку предварительно выжми и спрячь. И когда никаких предметов рядом не будет, вот тогда докладывай этому засранцу.

Я понял, что надо послушаться мудрого совета, но кулаки у меня сами собою сжались. И я высказал предположение, что когда у меня не будет в руках тряпки, то придётся пройтись по физиономии Конюшенко кулаками. «Директор» вздохнул:

— Тогда ты можешь побить мой рекорд…

Такая перспектива меня не особенно радовала. Но он меня утешил:

— Господи! Времени у тебя в запасе ещё много.

Тебе здесь ещё не один год учиться. А ему ещё служить здесь почти три года. Неужели вы ещё не встретитесь?

Я прикинул: коли я готовлюсь стать военным человеком, офицером, то должен постигать азы военного искусства, в том числе и тактики одиночного боя с противником. Надо проявлять здесь и хитрость, и дипломатию, для того чтобы потом, в заключительной стадии боя, победить своего противника. Ведь если я ему снова врежу по физиономии, то он выполнит свою главную боевую задачу — я снова проиграю бой. Да, с точки зрения чести я выиграю, буду честен перед собой, но результат в конечном итоге будет негативным.

Со всеми этими мыслями я направился на проходную комендатуры, где снова вымыл полы. Но теперь грязную воду я вылил, чтобы перемывать полы было нечем. Выжал тряпку и убрал всё это в угол. Зашёл Конюшенко и говорит, ухмыляясь:

— К сожалению, ты опять не научился мыть полы.

— Очевидно, самые лучшие навыки в этом деле я смогу себе привить именно в том месте, где я сейчас нахожусь.

Он ничего не понял, но в моём ответе его что-то смутило.

Конюшенко отошёл немного в сторону, а я сделал вид, что взглядом ищу, куда спрятал тряпку. Солдат понял это как поиски предмета, которым я ему врежу по морде, и закричал. В этот момент вбежал майор Трач и спросил меня:

— Что, ты опять начинаешь хулиганить?

Но я ему доложил по уставу:

Товарищ майор, ваше задание выполнено. Можете проверить работу.

Трач посмотрел на меня, потом на пол и напоследок — на Конюшенко и процедил сквозь зубы:

— Конюшенко, выйди!

И мне:

— Ты свободен. Но я тебя ещё долго-долго пытать буду!

Что он имел в виду, я не понял. Но до меня дошло, что я победил. Хотя, если говорить честно, будь в моих руках тряпка с ведром грязной воды, а Конюшенко сделал бы несколько шагов в своих сапогах по чистому полу, не знаю, чем бы это всё закончилось.

В казарму я возвратился под горячие приветствия ребят. Была суббота. Впереди — выходной. Мы немного побесились. Правда, когда мои друзья украдкой выпивали, я всё-таки пить не стал. Откровенно говоря, выйдя с гауптвахты, я ещё не знал своей будущей судьбы. Любой проступок мог стать роковым для исхода моего дела. Но тем не менее это выглядело как возвращение в новую старую жизнь.

Во вторник меня вызвали на совет училища, и председатель комиссии Перфильев сказал, что мне условно предоставляют право учиться и летать, но до первого наказания. Если оно последует, то меня тут же уволят из рядов Вооружённых Сил без зачёта срока службы. И тогда уже мне придётся все три года тянуть солдатскую лямку.

28. МАРМАРАНДА

Ну а теперь настала пора рассказать о моих командирах, о тех, кто остался навсегда в моей памяти и кого я считаю своими учителями.

Старшина нашей эскадрильи был весьма колоритной личностью. Он отвечал за все виды нашего технического снабжения, обмундирование, банные и строевые дела перед вышестоящим командованием. Это был достаточно большой пост с точки зрения сержантского состава. Его образование, конечно, оставляло желать лучшего, но оно с лихвой окупалось природными способностями старшины к командованию, гвардейской выправкой и в то же время хитринкой, умением найти выход из любого положения и быстротой принятия решения.

Лексикон его, как это часто случается, был богат малопонятными словосочетаниями или неправильными ударениями в некоторых популярных словах. Например, когда ему нужно было показать, что мы расхлябаны, он подтягивал нас командой с обязательной присказкой:

— Это вам не в московском метре!

О «медведе с ветками» я уже рассказывал. Этой поговоркой он определял здоровье и крепость человека.

Смешно, но понять его всегда было можно. В 1962 году в Москве проходил большой международный симпозиум. На него съехались все демократические силы того времени. Форум завершился внушительным меморандумом, опубликованным во всех отечественных газетах. О нём часто упоминалось по радио. Естественно, такое занимательное слово не могло миновать словарь нашего старшины. У него, воспитанного и живущего в режиме единоначалия, такое разноголосое и разноликое общественное собрание, как международный симпозиум, вызывало усмешку. Кроме того, слово «меморандум» он не выговаривал, а говорил — «мармаранда». И когда мы собирались, как обычно, небольшими группами и начинали подкалывать друг друга, появлялся старшина и немедленно подавал команду строиться. И тут же говорил:

— Это вам не мармаранда какая-нибудь.

И все тут же начинали, улыбаясь, строиться. По сравнению с пехотными училищами порядки у нас были, конечно, более вольные. Но мы тоже ходили строем и, когда от нас требовали, пели строевые солдатские песни. Не знаю почему, но на всех парадах в Тамбове лётное училище выделялось своей выправкой

и чётким печатным шагом. Хотя строевых занятий у нас было явно меньше, нас отличала дружная спайка, что позволяло чётче слышать шаг и такт музыки. И все удивлялись, что именно лётчики выделялись безукоризненным парадным расчётом.

Когда мы вернулись из лагерей, начальник штаба училища неожиданно построил курсы и объявил, что через два дня будет смотр строевой подготовки и армейской песни. У нас в репертуаре было много разных песен, даже с импровизацией, с нашими припевами. Так что проблем с песнями у нас не было, однако, подчёркиваю, все они имели специфическую импровизационную трактовку. Готовясь к смотру, мы несколько раз прошлись по плацу строем. Наши командиры остались довольны и нашим строевым шагом, и равнением шеренг. Была принята ими к исполнению и наша песня. Однако командир эскадрильи, человек, не забывающий о подстраховке, спросил:

— А есть ли у вас ещё чего-нибудь в запасе?

— Есть ещё две-три.

— Ну, давайте, я послушаю.

Мы исполнили ещё одну песню, а потом принялись за третью. Помните, была такая очень популярная не только в армии, но и в народе песня с припевом: «В путь! Солдаты, в путь! А для тебя, родная…». Мы же её пели на свой манер: «В путь, мармаранда, в путь, мармаранда, в путь!». Все понимали, что «мармаранда» — прозвище нашего старшины. Он часто злился, заслышав эту песню. Даже когда находился в казарме, а мы шли по плацу из столовой с «Мармарандой», он выбегал и, энергично жестикулируя, требовал немедленно прекратить. В конце концов старшина вообще перестал употреблять это слово, но было уже поздно.

При прослушивании оказалось, что именно эта песня получается у нас чётче и звонче остальных. Старшина негодовал. Но командир эскадрильи, не понимая, в чём дело, заявил, что эта песня ему понравилась больше других.

И вот настал долгожданный день. Мы идём строевым шагом мимо трибуны, на которой стоит начальник штаба училища. Все эскадрильи проходят с песней. Старшина говорит:

— Запе-вай!

Тогда один из наших штатных запевал оглашает:

— Запеваем «Мармаранду».

Старшина:

— Отставить!

И мы идём молча строевым шагом.

Уже остаётся метров пятьдесят до начальника штаба. Мы по команде «смирно», так же молча, проходим чётким строевым

шагом.

Начальник штаба училища говорит:

— Прекрасно. Эта эскадрилья прошла лучше всех. Но почему она идёт без песни?

Один из офицеров предположил: видимо, мы не поняли, что надо идти с песней. И теперь можем пройти ещё раз, но с песней.

— Ну что ж, по строевой подготовке им можно поставить «отлично» — они заняли первое место. А теперь посмотрим, как они пройдут с песней! — подхватил эту идею начальник штаба.

И вот мы снова выходим на «финишную прямую». В это время рядом с плацем уже собралось большое количество зрителей — и отшагавших своё курсантов соседних эскадрилий, и просто жителей городка, среди гарнизонной скуки услышавших музыку. Мелодию подбирал оркестр училища, услышав первый такт песни. Мы идём под стук барабана, и старшина метров за триста до трибуны снова командует нам:

— Запе-вай!

В это время запевала говорит:

— «Мармаранду».

Старшина опять:

— Отставить!

Мы проходим молча метров сто. Командир эскадрильи уже с трибуны машет рукой — мол, запевай. Старшина командует:

— Запевай!

А запевала объявляет строю:

— «Мармаранду».

Старшина снова говорит:

— Отставить!

И когда уже оставалось метров семьдесят до трибуны, а командир эскадрильи грозно замахал кулаком, старшина, потупив голову, прошипел сквозь зубы:

— Хрен с вами, запевай «Мармаранду»!

И мы во весь голос, так, что эхо забегало по городку, запели «Мармаранду». Причём так громко и слаженно, что разбудили всех его обитателей, начиная от людей и кончая воронами. Смеялись абсолютно все — и на трибуне, и зрители. И даже сам старшина.

Когда мы прошли перед трибуной и начальник штаба присудил нам первое место и за песню, старшина принимал поздравления и в ответ на вопрос командира эскадрильи: «А почему с первого раза не запели?» — ответил:

— Произошла небольшая заминка и осечка. Больше этого не будет!

И мы поняли, что на любом строевом смотре, если нам

потребуется занять первое место, мы будем петь только «Мармаранду».

А вообще старшина наш был очень изобретательным и действовал порой хитро и метко. Я уже говорил, что нас с Валерой Хренниковым брали играть за местные команды. И вот однажды приехавшие за нами из Рассказова футболисты увидели нашего старшину, судившего футбольную встречу между курсантами и командой соседнего колхоза. Они были очень удивлены. Сами понимаете, в небольшом провинциальном городке форма подбиралась очень просто: чёрные трусы — белые или красные майки. И вдруг мы все обалдели, когда увидели старшину. Он вышел в абсолютно чёрной одежде. Местные судьи всегда были или в шароварах или просто в брюках. А наш старшина-судья был в бутсах, чёрных гетрах, почему-то со щитками (мы этого не поняли), в чёрных шортах — удлинённых чёрных трусах и в чёрной рубахе, какие носили настоящие судьи, с небольшим кружком, на котором было что-то нарисовано.

Тогда все судьи выходили на поле с таким кружком. Это был опознавательный знак рефери. Оказывается, накануне старшина попросил Валеру Хренникова сделать из консервной банки круг и вывести на нём кисточкой: «Судья всесоюзной категории».

Настоящих судей мы видели разве что только по телевизору и с трибун стадионов. «Судья всесоюзной категории» — для нас это было очень высокое звание. Естественно, никто не мог разглядеть, что там написано, но всё принималось окружающими на веру. Никому даже в голову не приходило, что это простая консервная банка, оттого, что она была идеально заточена, к тому же Валера был прекрасным художником. И я помню восторженные глаза игроков и зрителей, которые увидели человека в настоящей судейской форме. Не знаю, где он её достал. Быть может, сшила его жена, а, может, сшил где-нибудь в ателье. Гетры он наверняка перекрасил. Бутсы, конечно, купил. Но факт остаётся фактом: его экипировка полностью соответствовала одежде настоящего судьи. И надо было видеть, как этот металлический значок магически действовал и на игроков, и на зрителей. Обычно, если зрителям казалось, что судья принял неправильное решение, они кричали: «Судью на мыло!». Но в отношении нашего старшины практически никогда и никто не возникал. Во всяком случае, сколько мы с ним ни ездили, несмотря ни на какие его ошибки (а судил он очень даже неплохо), его судейство воспринималось молчаливо и сдержанно, и никто не выражал своих эмоций.

Как-то раз вратарь одной из команд самоотверженно бросился в ноги игроку, и ему попали бутсой по голове. Он упал. Все метнулись к нему. Наш старшина в судейской форме быстро

подбежал к лежащему вратарю и сказал:

— Продолжайте игру!

Я говорю:

Товарищ судья! А он мне в ответ:

— Не судья, а товарищ старшина!

— Так мы же на поле. Надо же осмотреть человека. Он наверняка больно ударился и не может встать.

— Он пьяный в доску. Сейчас будет играть как миленький, только быстрее протрезвеет от этого удара.

И действительно, парень поднялся и начал играть. В перерыве выяснилось, что он был прилично выпивши. И старшина правильно сказал, что если бы он не был так сильно пьян, то не бросился бы сломя голову в ноги нападающему, уже бившему в тот момент по мячу.

Когда мы уходили в отпуск после полётов, а это был самый большой отпуск — двадцать пять дней, нужно было сдавать своё лётное имущество. И вот здесь старшина проявил себя с самой человеческой стороны. Нам было приятно привезти домой какой-нибудь лётный сувенир… Наши груди украшал парашютный знак с количеством прыжков. Голубые погоны с жёлтой окантовкой тоже говорили о том, что мы — лётный состав. Кому-то хотелось взять свои перчатки, кто-то хотел повезти с собой шлемофон. Но лётное имущество нужно было сдать. Того, кто его не сдавал, домой не отпускали, пока он не возместит убыток за потерю своих доспехов. А старшина стоял на страже всех этих дел. И, конечно, когда курсанты стали сдавать имущество, у многих не хватало тех же перчаток и прочих элементов лётного костюма. Когда первый поток курсантов уехал, нас осталось несколько десятков человек с недостачей. Мы подошли к старшине и спросили его, сколько ему нужно денег, чтобы мы поехали в отпуск (отпускных нам давали, по-моему, 25 рублей) с перчатками. И вот здесь мы увидели нашего старшину с совершенно другой стороны.

— Что ты мне должен — перчатки? — спросил он меня и повёл в каптёрку, где показал разрезанные пополам перчатки. — Вот твои перчатки, — продолжил он, подавая мне одну половину.

— А для чего эти половинки, кто же их будет носить? — удивился я.

— А их вообще никто не будет носить. Видишь, вот ножницы, мне нужно всё разрезать, чтоб никто этим не воспользовался.

Я подумал: какой же идиотизм! Старшина режет перчатки, чтобы вышестоящий начальник убедился: списанное имущество уничтожено, а не украдено! Мне стало даже немного не по себе от этой глупости. Ну почему бы те же самые перчатки не продать

хотя бы за «три копейки» прежним их владельцам? Почему не использовать лётные ботинки и носки? Старшине тоже, видимо, были не особенно приятны эти процедуры. Он требовал от нас обязательной сдачи имущества, а это, в принципе, было никому не нужно. Достаточно разрезать несколько десятков перчаток на мелкие куски, и никто не разберёт, сколько их было — сотня или две? Эта глупость удручала и его. Как правило, старшины — хозяйственные мужики, очень бережливые. В этом суть их работы. И ему тоже было обидно, что он вынужден многих ребят заставлять мучиться со сдачей имущества, хотя она никакого смысла не имела. Так старшина открылся с новой, совершенно не известной нам стороны.

Потом мы его долго вспоминали. Если разобраться, то он хоть и был иногда надоедлив и гонял нас, но, в принципе, особой злобы или унижения с его стороны мы никогда не испытывали. Он просто старался, чтобы мы соответствовали положенным уставным меркам. Мы, в свою очередь, тоже относились к нему по-доброму. Особенно те, кто играл в футбол. И он, кстати, к тем, кто играл в футбол, относился теплее. Если наряд — то менее тяжёлый. Если дежурство — то тоже с поблажкой. В общем, он зла не помнил. Мы тоже.

29. ИДЕАЛЬНЫЙ ИВАН

Так уж устроен человек — он не может жить без кумиров, без каких-то идеалов. Стремление к идеалу зачастую становится стимулом роста человека — профессионального, духовного, творческого. И это, несомненно, очень хорошо. Но плохо, когда человек оказывается в безоглядном плену своих идеалов, становится зависимым от них. Тогда крушение идеалов, потеря кумира часто оборачиваются для него тяжёлой душевной травмой, глубокой депрессией или, напротив, ведут к какому-то непредсказуемому взрыву. Такие идеалисты, как правило, не способны к критическому осмыслению действительности, к преодолению жизненных трудностей. Когда у таких людей рушатся идеалы, у них рушится вся жизнь.

Думаю, эти рассуждения в равной степени справедливы как в отношении целого общества, так и в отношении отдельного человека. Достаточно вспомнить события последних лет в нашей стране. Когда разрушились идеалы демократии, в которые искренне поверили многие из нас, множество людей так и не смогло преодолеть своего разочарования, они впали в апатию и депрессию. И до сих пор не могут выйти из этого состояния. Многие нынешние недуги нашего общества, я думаю, связаны и с этим крушением идеалов.

Сначала это были идеалы коммунизма, забитые нам в сознание, как гвоздь, основоположниками марксизма и их практическими «подельниками». Ах, какая была идея! Но, к сожалению, на практике она оказалась нереализуемой. Это как в хорошую погоду: смотришь на синее небо и яркое солнце — красота! А потом вспоминаешь, что идёшь голодный по топкому болоту, и чем дальше, тем больше утопаешь в вязкой тине. А тебя уговаривают: это просто наш очередной Сусанин блуданул, потерпи ещё немножко, ещё чуть-чуть, и впереди — зелёная лужайка, где вечная весна, молочные реки, кисельные берега. Кругом скатерти-самобранки, все поют и танцуют, мир всеобщего счастья и братства.

А ты всё идёшь по болоту, сначала по щиколотку в трясине, потом — по колено, наконец — по грудь. И тут вдруг останавливаешься и говоришь себе: «Всё, баста, дальше — некуда. Слава богу, вовремя одумался, а то ещё немного — и захлебнулся бы». Так и с идеалами коммунизма: результат — их крушение, последствия — расколотая держава, расколотая нация.

На смену прежним идеалам пришли новые: демократия и капитализм. Здесь всё казалось ясным — иди назад из болота,

чем ниже уровень трясины, тем правильнее путь. И принцип хорошей жизни прост: не покормишь овцу — не будет тебе ни шерсти, ни мяса. Только не мешайте эту овцу кормить, не обременяйте её хозяина поначалу налогами. Иначе восторжествует другой принцип: воруй или проиграешь. На словах-то всё правильно, а на деле… И Дума, и правительство, и олигархи говорят о необходимости снижения налогов, но овцу кормить никто не хочет, все хотят её только стричь, очередь за шерстью и мясом — глазом не окинешь.

Казалось бы, чего уж проще: налоговая база государства держится на налогоплательщиках. Чем больше людей будет занято в производственной сфере, чем больше будет различных предприятий — от малых до крупных, тем больше денег поступит в государственную казну. Но опять все говорят одно, а делают другое. Подход остался прежним, большевистским: старый мир разрушим до основанья, а затем… А затем выясняется, что новый мы строить не умеем и не хотим. Проще создать некую финансовую пирамиду. Вот и бросились финансисты разных уровней играть в эти игры, а потом и государство подключилось. И в августе 1998 года наконец «приплыли». Оказалось, все новые идеалы — «липа». Псевдокапитализм строили псевдодемократы.

А вот как отражается крах идеалов на судьбе конкретного человека.

В лётном училище на нашем курсе учился один парень, звали его Иван, фамилию называть не буду. Он был круглым отличником, фрунзенским стипендиатом. Причём Иван был не из той категории отличников, для которых высшая оценка — самоцель, такие обычно вызывают особую неприязнь. Я знал одного такого отличника. Он был создателем целой методики изготовления шпаргалок, тратил на это уйму времени — и всё во имя получения высоких оценок. Если на экзамене он получал «четвёрку», то обязательно добивался пересдачи на «отлично». Таким людям, как он, обязательно нужно было быть всегда на виду — они стремились что-то возглавлять в комсомоле, первыми вступали в партию — не в силу своих идейных убеждений, а из соображений карьеры.

Так вот, Иван был совершенно из другой категории. Во всех отношениях он был идеальным курсантом. Я в своей жизни таких людей больше не встречал. Если он носил шинель, то она сидела на нём идеально, как у лучшего выпускника какого-нибудь пехотного училища. Если он выходил на плац, то при выполнении строевых упражнений выкладывался полностью. Если он учился, то учился действительно на все сто, не давая себе никаких послаблений. Если по распорядку дня было положено вставать в

6.00 и ложиться в 23.00, то вставал и ложился он именно в эти часы. Он ни в чём не отходил от заведённых правил — и не потому, что стремился выслужиться, а потому, что был так воспитан. Это был принцип его жизни.

Иван вырос в интеллигентной семье. Отец был учителем литературы и воспитывал его на высоких нравственных идеалах. Наверное, это было правильно и хорошо. Иван всегда был примерным учеником. А на все вопросы он находил убедительные и точные ответы у матери и отца. Его воспитанию способствовал и уклад жизни в семье, чистота отношений родителей.

Среди курсантов он выделялся каким-то излишне примерным поведением. И сотня строевых командиров не нашла бы повода к нему придраться. Он и любил-то не так, как остальные. Все мы были молоды, увлекались девушками — кто мимолётно, кто всерьёз. Иван свою девушку любил так, как никто из нас любить не умел. О такой возвышенной любви писали в романах прошлого века. Мы были свидетелями этой любви. Каждый вечер, за десять минут до отбоя, он открывал одну книгу и увлечённо её читал. Если бы мы не знали, что он убеждённый комсомолец и атеист, этот ритуал можно было бы сравнить с ежевечерним чтением молитвы. И только позже мы с удивлением узнали, что это был обыкновенный исторический роман. А закладкой Ивану служила фотография девушки в школьной форме — его невесты. Он часто писал ей письма и получал пространные ответы, которые жадно ждал. Если бы так себя вёл кто-нибудь другой, он бы вызывал у нас только насмешки и подначки, но по отношению к Ивану мы себе этого не позволяли — настолько серьёзно было его чувство.

Но однажды один из курсантов не выдержал и неудачно пошутил: мол, твоя девушка, наверное, давно уже гуляет с сыном председателя колхоза. Как бы отреагировал любой из нас на эту шутку? Оборвал бы такого словоблуда каким-нибудь резким выражением или просто дал по физиономии. Иван поступил по-своему. Он вскочил с кровати, подошёл к своему обидчику и сказал, что вызывает его на дуэль. Сказано это было очень серьёзно, и мы поняли: Иван не шутит. А с другой стороны, какая может быть дуэль? Но Иван был непреклонен.

— Ты должен принять мой вызов, — твёрдо сказал он своему обидчику.

— Хорошо, я принимаю твой вызов, — согласился тот.

— Выбирай оружие, — сказал Иван.

Ну какое оружие могли выбрать курсанты? На чём драться — на мясорубках? Да, за каждым из нас был записан карабин, но всё оружие было строгой отчётности, хранилось в опечатанных шкафах. Вряд ли Иван готов был пойти на кражу оружия. Тогда

его противник предложил ему дуэль на кулаках. Иван тут же согласился. Мы стали его отговаривать от этой затеи. Его обидчик был на голову выше, имел первый разряд по боксу, обладал и опытом драк, и физической силой. Иван же был неспособен к какому-то физическому насилию, никогда не дрался и понятия не имел, как защитить себя с помощью кулаков. И всё равно он сказал, что только кровью может смыть оскорбление, нанесённое ему и его девушке. Неудачно пошутивший курсант, понимая, что дело зашло далеко, тоже попытался с ним помириться, но Иван обвинил его в трусости. И нам стоило больших трудов разнять их и помешать драке, то есть дуэли.

Этот случай ярко характеризует Ивана. Он был своего рода мамонт, древнее ископаемое. Таких людей в природе, наверное, и не осталось. Одним словом — идеальный человек. И вот какая с ним произошла эволюция.

Мы уже окончили училище, готовились получать офицерские погоны. И пока ждали приказа, две недели жили в Мичуринске. Там мы работали в совхозе «Зелёный гай». Стоял октябрь, сезон сбора фруктов. А урожай в том году выдался богатый. Я так там объелся яблоками, что получил к ним отвращение на всю жизнь.

Мы были ещё не офицерами, но уже и не курсантами. Командиры не могли с нас спрашивать по всей строгости — они понимали, что вряд ли за какую-то провинность возможно отменить приказ о присвоении нам лейтенантского звания. Мы это понимали и, чего греха таить, пользовались этим. В частности, спиртное употребляли в больших количествах.

Но вот пролетели эти две недели, мы вернулись в училище для получения звания и обратили внимание, что Иван ходит какой-то подавленный. Нам это было непонятно — мы-то все радовались, что учёба уже позади. Да и на Ивана это было не похоже — даже в самых сложных ситуациях он старался сохранять бравый вид. Мы с одним приятелем постарались выяснить, в чём причина его плохого настроения, но Иван ничего вразумительного нам не ответил. Более того, на банкете, устроенном по случаю окончания училища, где нам впервые разрешили открыто выпивать крепкие напитки, Иван тоже выпил несколько рюмок, чем удивил нас ещё больше.

В Москву я возвращался в одном поезде с Иваном. Он был очень грустным. Мы с товарищем пригласили его к столу, и к нашему изумлению он не только не отказался, но и выпил полстакана водки. Мы так удивились, что даже протрезвели. Ещё больше мы удивились, когда Иван закурил с нами в тамбуре. Это не укладывалось ни в какие рамки. С ним явно происходило что-то необычное. В Москве мы расстались, так и не выяснив причину

столь странного его поведения. Прошло около трёх лет, и мы встретились с группой однокашников. Встреча была интересной и весёлой, всем хотелось знать, кого куда занесло и как идёт служба. Когда речь зашла об Иване (его на нашей встрече не было), я с удивлением узнал, что он служит командиром взвода охраны, подразделения, обслуживающего авиационные объекты, — стоянки, аэродромы, склады и т.д. Авиационная пехота, одним словом.

— Его что, списали по здоровью?

— Нет. Иван сначала попал на тяжёлый бомбардировщик и летал помощником командира корабля, через год его направили на повышение — командиром корабля. Он получил звание старшего лейтенанта, потом его разжаловали сначала в лейтенанты, потом в младшие лейтенанты, сняли с лётной работы и перевели во взвод охраны, — ответил мой приятель.

— За что? — изумился я.

Трудно было даже предположить, за что Ивана могли снять с лётной работы.

— За беспробудное пьянство и моральное разложение.

Поверить в это было трудно, но потом эту информацию подтвердили разные люди.

А случилось вот что. Все знали, что Иван обещал жениться на любимой девушке, как только получит офицерское звание. Он окончил училище с отличием, готовился к отъезду домой и всем говорил, что скоро у него будет свадьба. И тут его невеста прислала письмо, в котором сообщала, что выходит замуж. За сына председателя. Для Ивана это было сильнейшим ударом. Неудачная шутка, за которую он на первом курсе вызвал на дуэль своего обидчика, оказалась пророческой. И Иван сломался. До этого момента всё в его жизни шло гладко, всё было понятно и расписано на многие годы вперёд. Он не ставил под сомнение никакие истины, он в них просто слепо верил. Не ставил под сомнение он и свои отношения с любимой, будущее ему представлялось ясным и определённым. Главное — закончить училище. Он был похож на хорошо отлаженный паровоз, который шёл по рельсам на «зелёный» свет. Все остановки были заранее запланированы, всё было чётко отрегулировано, всему находилось своё объяснение. И вдруг этот отлаженный механизм сломался. Всё, во что он верил, разрушила девичья неверность. Рухнули те идеалы, на которых он воспитывался и в которые безоглядно верил. А к преодолению обрушившегося на него несчастья Иван оказался не готов. Он не смог с этим справиться, впал в депрессию, что и привело к такому печальному финалу.

Судьба Ивана лишь подтверждает моё мнение о том, что

ребёнка к преодолению трудностей надо приучать с детства, с ранних лет воспитывать у него морально-волевые качества. Идеалы нужны, но человек должен быть готов к тому, что его может постигнуть разочарование. И чем раньше ты почувствуешь, что мир гораздо сложнее и жёстче, тем проще тебе будет потом выходить из подобных ситуаций, да и жить в этом горьком и сладком мире.

В то же время воспитание не должно быть бессмысленным. Человек должен видеть перед собой цель — во имя чего его заставляют что-то делать. Только тогда он осознанно будет стремиться выполнить поставленную задачу. Я уже писал, как однажды нас, курсантов, бросили на строительство палаточного городка. Погода была ужасная — ненастье, дождь, сырость, а у нас на 80 человек всего один топор. Что можно было сделать одним топором? Это было прямое издевательство, а не воспитание. Вряд ли такое «воспитание» будет иметь положительный эффект, скорее наоборот. Бессмысленный труд убивает человека психологически, порождает ненависть к тем, кто заставляет делать эту работу. Жизненные трудности надо учиться преодолевать во имя какой-то цели.

С другой стороны, многое человеку даётся от рождения, и потому весьма спорным мне представляется утверждение большинства советских педагогов и психологов о том, что любого человека можно перевоспитать, особенно в коллективе. Да, можно создать обстановку, которая помешает человеку проявлять свои отрицательные качества — и только. При этом он всегда будет похож на сжатую пружину: чуть отпусти её, и она сразу разожмётся. Конечно, можно повлиять на формирование характера человека, если воспитывать его с самого маленького возраста, но всё равно полностью характер изменить нельзя. Это моё глубокое убеждение. Можно человека обучить каким-то профессиональным навыкам, но перековать его характер очень тяжело. Это я знаю по своему педагогическому опыту, и мы ещё вернёмся к этому.

30. ФИЛЛИПОВСКИЕ ВИРАЖИ

Инструктор наш, о котором я уже рассказывал, капитан Филиппов, тоже однажды раскрылся с новой стороны. Это был один из опытнейших инструкторов, и я благодарен судьбе, что свои первые шаги в авиации сделал под контролем этого человека. Он, собственно говоря, и научил меня лётному делу. Первый инструктор очень много значит для лётчика. Мне кажется, главным качеством Филиппова было умение доступно показать тот режим, в котором необходимо действовать. Мы редко менялись с курсантами других групп. Но как-то я полетел с курсантом из соседней. И когда взлетели, то увидел, что он не совсем чётко выполняет фигуры пилотажа. И хотя я не обмолвился ни словом, он, видимо, это почувствовал и сказал мне:

— А попробуй сам чего-нибудь сделать. Я хочу посмотреть.

Я сделал «петлю», «бочку», потом вираж. Помню, как он восхищался вслух:

— Вот это «петля»!

Но особенно его поразил вираж:

— Вот это виражик! Я такого вообще не видел.

Действительно, стрелки приборов были на заданных, исходных позициях, а стрелка вариометра чётко стояла на нуле. И когда мы закончили вираж, самолёт слегка вздрогнул. Это значило, что он попал в ту же самую спутную струю, и показывало, насколько идеально выполнен этот элемент. И уже тогда я понял, что нас учили не так уж плохо.

На экзамене по лётному мастерству перед тем, как я подошёл к самолёту, инструктор в первый раз назвал меня по имени и сказал:

— Валера, не волнуйся. Слетай, как ты можешь. И больше ничего не надо.

Это было настолько необычно после его грубоватых окриков и, как мне казалось, незаслуженных придирок! Видимо, у него была такая методика. И она приносила свои плоды. От других курсантов я слышал, как инструкторы чуть ли их не били, колотили ручками по коленкам, орали. И наш инструктор повышал голос и допускал непарламентские выражения, но мы к этому привыкли и воспринимали должным образом. Но он никогда нас не унижал. А когда в решающий для меня момент он назвал меня по имени, меня это успокоило и окрылило.

Перед отпуском мы зашли к своим инструкторам домой. Что-то подарили. Нас посадили за домашний стол. И всё это приятно

откликнулось в курсантском сердце. Мы поняли, что наши лётные командиры стали для нас как бы старшими братьями в небе и на земле. В отличие от тех же пехотных командиров они относились к нам как к равным. Да, сейчас мы по мастерству ниже их на пару ступеней, но они всем своим видом и делом показывали, что мы вместе занимаемся общим лётным трудом, что теперь мы одна, общая семья. И чем мы становились старше, тем уважительнее относились они к нам…

31. КАК ПРИРУЧИТЬ ЛИХАЧА

Все мои инструкторы и учителя, выведшие меня в небо, в один голос отмечали, что я, дескать, люблю полихачить в воздухе. Но даже покойный Федотов говорил, что лётчик-испытатель должен быть немножко хулиганом. Хотя в это слово он вкладывал несколько иной смысл. Мне кажется, если бы курс боевой и учебно-лётной подготовки предусматривал более динамичные упражнения, если бы сам процесс обучения проходил интереснее, то и хулиганства никакого не было бы. Приведу два примера.

Когда я уже летал со всякими инспекторскими делами по частям, мы не только читали там лекции как лётчики фирмы, но и совершали проверочные полёты для того, чтобы узнать уровень лётного состава и показать наивысшие достижения на данном типе самолёта по определённым видам подготовки. Конечно, мы лучше знали возможности каждой машины. И считали своим долгом донести наши знания до военных лётчиков. Излишне, наверное, говорить, что когда мы выполняли в воздухе задания (а они по своей насыщенности в десять, а то и более раз были плотнее обычных), лётчики, которые прилетали с нами с этих заданий, чувствовали себя окрылёнными. У них появлялись волевой настрой и гордость за принадлежность к лётной касте. Они видели резервы для своего совершенствования, ощущали, сколько ещё неизведанного ждёт их впереди. И то, о чём они раньше только мечтали, можно, и неплохо, освоить. Я был всегда за то, чтобы всё, что мы осваивали, доносить до лётного состава боевых частей авиации. Ведь в этом смысл всего нашего испытательского творчества. Что бы мы ни делали, какие бы испытания ни проводили, у нас была только одна задача: довести самолёт до ума и сделать его максимальные боевые возможности доступными среднему строевому лётчику.

К сожалению, существует и другая тенденция. Многие лётчики-испытатели стремятся осваивать новые приёмы эксклюзивно. Такому лётчику-испытателю приятно слышать, что такой-то приём, такую-то фигуру выполняет только он и никто больше. Он не только первопроходец, но и единственный в мире, кому доступен этот пилотаж. Конечно, в личном плане это приятно. Но я всегда говорю так:

— Цена три копейки всем этим фигурам, если они делаются эксклюзивно и только одним, пусть уникальным лётчиком.

Я не говорю о спортивном пилотаже. Но то, что может быть использовано в бою, должно быть освоено средним строевым лётчиком. Наша задача — подготовить методику таким образом,

чтобы именно эти приёмы легко усваивались лётчиками боевых полков, чтобы самолёт был ими полностью освоен и загадок в машине для них не было. Это задача номер один.

И второй пример. Когда начинаешь делать комплексированные задания и по-иному их расцвечивать, не просто — пришёл в зону, сделал два виража, две виражных «спирали», «петли», «полубочки», ещё что-то, а импровизируешь, вот тогда это упражнение становится интересным. Не забуду, как Федотов однажды полетел со мной и сказал:

— А, делай что хочешь!

Я был даже обескуражен. А он мне опять говорит:

— Делай что хочешь.

Ну, я лечу, лечу по прямой, а он молчит. Я жду — может, что-нибудь скажет.

— Может, вы что-нибудь скажете, Александр Васильевич?

— А чего мне говорить? Если тебе нравится лететь по прямой — лети по прямой.

После этого я и начал делать фигуры, которые любил делать, и в том сочетании, в каком мне нравилось. Когда мы сели, он подошёл ко мне и впервые сказал:

— Ну, Валерка, ты подрос!

Я много разговаривал с тренерами великих хоккейных команд — Виктором Васильевичем Тихоновым, Анатолием Владимировичем Тарасовым, слышал, как последний говорил, что главное на тренировке — создать творческую атмосферу, чтобы у ребят было постоянное желание заниматься. Надо стараться совсем исключить из занятий серую монотонность. Только это заставит спортсмена тренироваться с желанием. А Всеволод Михайлович Бобров — тот вообще иногда полностью менял ритм и целевое назначение тренировки. Предоставлял возможность хоккеистам играть в футбол, баскетбол, другие игры. Менял вид тренировок, но тем не менее заставлял спортсменов везде проявлять игровое мышление. Потом его подопечные, изголодавшись по хоккею, с двойной энергией набрасывались на шайбу. Все эти примеры показывают, что надо давать больше возможностей для импровизации, для того, чтобы каждый мог раскрыть себя полностью. И тогда пресловутого хулиганства просто не будет. Всё это в полной мере относится и к нашей лётной профессии. Зачем проходить в десяти метрах над полосой и что-то там вытворять, если у тебя есть специальные упражнения на малых высотах?

Помню, когда в курс боевой подготовки ввели пилотирование на малой высоте, то все ждали этих упражнений с нетерпением. Потому что близость земли создавала эффект приближения к

настоящей боевой обстановке и заставляла лётчиков с большим желанием браться за это упражнение. Потому-то их так привлекают воздушные бои, когда предоставляется возможность для творчества, а не шаблонные атаки наземных целей. Это создаёт такой хороший творческий фон, что человеку некогда задумываться о лихачестве. Вся твоя энергия уходит на осознанные действия по повышению своей лётной квалификации.

Эти приёмы включены в курс боевой подготовки лётчиков различных стран. Я много ездил по свету. Был в Австралии, Канаде, Франции, Англии, Индии, Швейцарии, Югославии, в США, в ЮАР, в других африканских странах, государствах Юго-Восточной Азии, где уходят от шаблонов и монотонного накручивания фигур к импровизации. Сразу видно, где процесс обучения идёт нудно, а где постижение лётного мастерства проходит творчески и с огоньком. Где отсутствуют шаблоны, там всегда приятно работать, и мастерство наращивается успешнее. За рубежом я вообще не встречал полёты на отдельные упражнения. Например, полёты под шторкой по приборам, полёты в облаках, отдельно полёт на пилотаж, отдельно полёт на воздушный бой… Там постоянно все эти виды подготовки комплексируются. И создаётся набор интересных упражнений именно в комплексе, а не с разбивкой на отдельные упражнения. У нас это тоже практикуется, но в меньшей мере, обычно в ходе проведения тактических учений.

Но лётные тактические учения проводятся очень редко, как правило, раз в полгода и носят эпизодический характер. А надо, чтобы это входило в обычную, повседневную учёбу. И тогда случаев так называемого хулиганства и лихачества практически не будет. Потому что лётчик весь свой спортивный азарт, на сто процентов, будет отдавать боевой учёбе.

32. Я — «ШКРАБ»

Но вернёмся к нашим курсантским годам. Событий в них, по меркам юношеских лет, произошло чрезвычайно много. Были свои взлёты и падения, радости и горести. Бывали минуты, когда я гордился тем, что умею так хорошо летать. Случались приступы пессимизма, когда мне казалось, что не смогу освоить ту или иную технику. Но потом периоды сомнений снова сменялись жаждой жить и летать. Теперь, оценивая те годы с высоты нынешних лет, я могу сказать только одно: как бы ни складывалась твоя судьба, нужно всегда быть уверенным в себе и в любых ситуациях сохранять чувство собственного достоинства. Может быть, именно это качество, а вместе с ним и трезвое понимание того, что ты умеешь и что не умеешь, и стремление к бесконечному совершенствованию, на какой бы стадии ты ни находился, одна из отличительных и движительных черт моей профессиональной деятельности.

Можно вспомнить даже первый год обучения, когда капитан Филиппов во время нашего полёта на Як-18 то ли будучи не в настроении, то ли из-за моей ошибки очень резко меня обругал. Тогда это считалось нормальным. Но я почувствовал в его грубом жаргоне ущемление моего достоинства и не менее чувствительно его одёрнул. Это, безусловно, противоречило правилам общения начальника и подчинённого. Но в результате инструктор больше не позволял себе подобной ругани с другими курсантами, а ко мне стал относиться более уважительно.

Подобное случалось и впоследствии. Я очень уважал своих инструкторов и учителей. Иногда даже боготворил их. Для молодого человека, тем более начинающего свой жизненный путь в авиации, это нормально. Но если кто-то из моих наставников, вольно или невольно, переступал грань дозволенного, я никогда не оставался в долгу и, невзирая на возможные последствия, мог за себя постоять. Так было на протяжении всей моей жизни. И я горжусь тем, что от своего принципа редко когда отступал.

Авиация такая вещь, где часто видишь, как рушатся человеческие судьбы и мечты. А иногда, наоборот, человек приобретает вместе с небом цель в жизни и начинает энергично двигаться к ней. В авиации, как я уже говорил, трагическое часто переплетается с комическим. И много смешных историй и баек складывается порой после далеко не смешных ситуаций.

На втором курсе моим инструктором был Вадим Сорокин, ставший, как я уже рассказывал, для меня как бы предвестником тех новых веяний, которые начинали происходить в боевой

авиации России. Вадим первым из инструкторов попробовал превратить изучение материальной части самолёта в увлекательную игру, в головоломки, интересные нам, курсантам. Думаю, это было его главным профессиональным качеством. Сорокин был здоровым, крепким мужчиной. Под стать ему была и красавица-жена — высокая, стройная, как часто тогда говорили, «девушка с веслом». Это с точки зрения типажа. Но всё в ней было гармонично и пропорционально, хотя на нынешних изящных до чахоточности манекенщиц она, конечно, похожа не была.

Вадим Сорокин преподал нам много хороших уроков. В лётной практике он тоже старался разнообразить монотонную и иногда скучную методику обучения.

На третьем курсе Сорокина сменил Василий Ступаков. Он нравился мне своей скромностью и немногословностью. Ступаков удивительно хорошо показывал выполнение различных элементов, мог внушить тебе уверенность в те моменты, когда ты чувствовал слабину, вселял психологическую устойчивость. Был у него такой дар. И, что немаловажно, он позволял многое делать самостоятельно. Вплоть до того, что разрешал курсантам вдвоём без инструктора совершать некоторые контрольные полёты, хотя подобное в практике лётных училищ считалось недопустимым. Это говорило о его огромной степени доверия к нам.

Единственным моментом, омрачившим третий курс, стал такой случай. Однажды я пришёл с полётов, вхожу в казарму. Дневальным стоит Вася Петрушин и, как-то странно улыбаясь, говорит мне:

— Привет, шкраб!

Я тоже улыбнулся. «Шкрабами» в авиации называли инструкторов.

— С чего это ты вдруг?

Вася съехидничал:

— А с того. Хочешь, открою маленький секрет?

— Ну говори!

— Да тебя оставляют инструктором.

— Ни хрена себе!

Желания остаться в училище инструктором ни у кого из нас не возникало. За исключением «женатиков», которые взяли в жёны местных девушек и хотели сохранить себя и свою семью в более «стабилизированном» положении. Конечно, желание командования училища оставить тебя лётным инструктором говорило о том, что тебя высоко ценят. С другой стороны, перспективы тяжёлого, монотонного труда не вдохновляли. К тому же, оставаться в этих надоевших стенах никому не хотелось. Юность жаждала перемен. Все мечтали идти в боевые полки,

осваивать новую технику. Так что перспектива заделаться тамбовским «шкрабом» меня никак не устраивала. И потом, я посчитал реплику Петрушина несерьёзной. Мы учились ещё только на третьем курсе, и до распределения, которое происходило, как правило, перед самым выпуском, было ещё далеко. Поэтому я посоветовал Васе меньше трепать языком. Но Петрушин не унимался:

— А ты зря так говоришь. Сегодня в Ленинской комнате командир полка провёл совещание. И на нём говорилось о нашем с тобой будущем.

Как я потом узнал, на совещании действительно оценивались перспективы каждого курсанта. Дело в том, что по плану надо было определиться на несколько лет вперёд, сколько инструкторских мест резервировать в штате того или иного учебного полка.

Я не хотел верить Петрушину. Но когда прозвучали ещё две фамилии, то его слова стали походить по крайней мере на полуправду. И я задумался и пребывал в этом состоянии целых две недели. Этого не мог не заметить наблюдательный Ступаков и спросил, что со мной происходит. Кто-то из моих товарищей, кажется, Слава Закревский сказал:

— Да вот, Валера услышал, что его оставляют инструктором.

Ступаков успокоил меня, мол, не надо пока об этом думать, впереди ещё третий и четвёртый курсы, много работы. Надо думать, как повышать своё мастерство и осваивать технику до запланированного уровня. А нам был запланирован уровень второго класса — очень высокая категория. В конце разговора он бросил такую реплику:

— Ну, а работа инструктора, в общем-то, тоже неплохая.

Я немного успокоился. Но через некоторое время уже из другого источника до меня дошло подтверждение моих опасений. Меня оставляли инструктором. Что, повторяю, никак не входило в мои планы. Чувствовал я себя довольно-таки неловко и своими печалями поделился с друзьями — Славой Закревским, Витей Бурукиным и Сашей Синтёнковым. Мы поговорили, погоревали, а потом решили: ничего, ещё много воды утечёт до выпуска. Может быть, всё и изменится к лучшему.

Незаметно подошёл четвёртый, выпускной курс — насыщенный, но организованный скорее по суворовской формуле: «Повторение — мать учения». В авиации неизбежны повторения и возвращения к пройденному. Небо требует постоянного закрепления тех навыков, которые были приобретены тобою раньше. А они имеют свойство забываться и утрачиваться с течением времени, особенно если их не тренировать. Но тем не

менее процесс совершенствования твоего мастерства должен постоянно идти вверх по нарастающей. Чем выше уровень твоего мастерства, тем интенсивнее должно быть освоение новых знаний и навыков. Иначе этот процесс перестанет быть интересным, прежде всего в качественном отношении. Монотонность не только расслабляет лётчика. Она понуждает его к поиску разных форм «оживления». Для одного характера — это лихачество и поиск приключений на свой «хвост». Для другого это выливается в усыпление бдительности, когда можно потерять контроль над ситуацией и попасть в неприятности. Опасно то и другое. Нужно всё время держать лётчика в повышенном тонусе.

На четвёртом курсе нашим инструктором стал Леонид Пасынков. Это был человек небольшого роста. Его руки были больше похожи на руки музыканта, нежели пилота. Он блестяще учился на заочном отделении нашего училища и ко всему относился очень принципиально. Пасынков обладал огромной усидчивостью и всё старался постичь своим трудом. Летал он просто здорово, неплохо для своей должности анализировал полёты и казался мне в те годы образцом военного лётчика и инструктора. Недостатков у него просто не существовало: не пьёт, не курит, помимо жены — ни-ни… Когда мы закончили обучение и получили лейтенантские погоны, то по традиции зашли к нему домой и неплохо посидели за столом. Леонид прилично выпил с нами, но держался крепко и открылся нам своей иной, душевной стороной.

К концу четвёртого курса меня уже точно определили в инструкторы. И хотя я внутренне был готов к такому повороту моей судьбы, всё равно, откровенно говоря, расстроился очень сильно. Но было одно смягчающее обстоятельство. Значительно раньше, в большей степени под влиянием своего дяди — Михаила Дмитриевича Романова, начальника лаборатории двигателей в Лётно-исследовательском институте имени Громова, лауреата Сталинской премии и большого авторитета в вопросах двигателестроения и термодинамики, — я жаждал проникнуть в увлекательный, таинственный мир испытателей авиационной техники. Для меня же он был ещё и авторитетом, как сейчас принято выражаться, «по жизни».

Единственная Школа лётчиков-испытателей (ШЛИ), которая находилась в Жуковском, предъявляла к поступающим серьёзные требования. Может быть, существовали и другие пути в лётчики-испытатели, но для абсолютного большинства путь этот лежал именно через лётную школу в Жуковском.

Я попросил дядю Мишу выяснить, что необходимо для того, чтобы поступить в неё. Он узнал. Требования были следующими.

Налёт как минимум 900–1100 часов, как правило, на современной технике. Поступающий должен иметь опыт работы инструктором. Последнее требование, честно говоря, мне было непонятно. И когда я спросил об этом дядю Мишу, он, подумав, ответил:

— Здесь, наверное, простой житейский подход. Плохого же лётчика не оставят в училище инструктором. Потом, инструкторы много летают. Ну, и работа у них достаточно интересная, в том смысле, что кого только не встретишь на своём пути.

Я запомнил этот разговор. И когда мне официально объявили о распределении в училище инструктором, я уже особенно не сопротивлялся, думая про себя, что в конце концов нет худа без добра. Пусть меня оставляют в нелюбимых мною стенах, зато у меня будет больше шансов стать слушателем Школы лётчиков-испытателей. А поскольку испытателем хотел стать и мой друг Саша Синтёнков, мы посоветовались и пришли к выводу, что это постылое инструкторство нам на руку.

И вот обучение закончилось. Мы сдавали госэкзамены. Сдали все на «отлично». И поскольку в советские времена учитывалось наличие хороших показателей в учёбе, у начальства возникла мысль выпустить нескольких курсантов с «красными» дипломами. Тем, у кого за четыре года затесались кое-какие «четвёрки», давали возможность пересдать несколько предметов. С подобным предложением командование обратилось и ко мне. Показатели у меня были неплохие, к оценкам я всегда относился серьёзно, тем более что из-за двоек можно было не поехать в отпуск. Но и особого рвения к «пятёркам» я тоже не испытывал. Многие ходили за преподавателями, чтобы пересдать «четвёрку» на отличную оценку. Я этого никогда не делал и, говоря честно, о «красном» дипломе заранее не думал. Главное — отучиться и поехать в отпуск.

В общем, я отклонил предложение пересдать «четвёрочные» предметы. Отклонил ещё и потому, что в числе тех немногих предметов, которые мне предстояло пересдать, числились «История КПСС» и политэкономия. Не то чтобы я не любил эти предметы или не одобрял идей коммунизма. Наоборот, я насквозь был пропитан ими. Просто я не находил в этих предметах ответов на многие вопросы, которые задавал себе. Вместо ответов мне постоянно вдалбливали корявые догмы типа: дважды два есть дважды два, А когда возникал вопрос посложнее, мне не объясняли, как это получается, а предлагали: верь тому, что есть. И всё!

И представив, что мне снова придётся столкнуться с этими предметами, кривить душой да ещё заново перетряхнуть всю беллетристику партии, я решил: выпущусь с «синим» дипломом и

спокойной совестью. Как сказал один из моих знакомых, лучше побольше поиграем в футбол и прибавим здоровья, чем будем корпеть над тяжеловесными томами, зная наперёд, что ничего умного в них не почерпнём.

Надо сказать, мои отношения с царствующей идеологией были всегда натянутыми, начиная с пресловутой курсантской забастовки. Да и потом, в течение всей моей лётной жизни, я часто язвил по поводу «исторических решений» пленумов и съездов КПСС. с удовольствием рассказывал «политические» анекдоты, которые в большом количестве привозил из Москвы.

Вспоминая то время, могу сказать, что народ в основном поддерживал суть этих анекдотов. Хотя сами идеи коммунизма, да и социализма, были мне, безусловно, близки. И я их отстаивал с пеной у рта. И никто мне не мог доказать преимущества капитализма, настолько глубоко сидела во мне эта идеология. Только потом, когда я стал ездить по миру, читать открывшуюся нам заново историческую литературу, когда мне довелось прочесть что-то из «спецхрана», для меня исчезли многие белые пятна отечественной истории, да и вся жизнь увиделась совсем по-другому. Я понял, что большевики, захватившие власть, сделали это вероломно, по-иезуитски. Кроме того, они всё чётко продумали заранее, сделав ставку на террор. Потому что только с помощью террора можно было не только установить эту власть, но и, самое главное, её удержать.

К сожалению, мы не знали размеров постигшего нас большевистского бедствия, даже когда читали доклад Хрущёва на XX съезде партии. Это была только первая ласточка правды. Джинна из бутылки выпустили, но сама система настолько укоренилась, настолько весь уклад жизни был в этом смысле железобетонным, что это не привело тогда к радикальным переменам. А лёгкая «оттепель» шестидесятых только предзнаменовала грядущие времена перемен. Но её проблеск был страшен для тех, кто держал народ в огромном концлагере. И они быстро эту «оттепель» прихлопнули. Но теперь уже надо было придумывать новую если не идеологию, то терминологию, чтобы людей снова загнать в этот концлагерь, каким-то способом удержать в своей системе и доходчиво доказать (когда «железный занавес» чуть-чуть приоткрылся и в страну хлынул поток информации), что противоположная система хуже.

И придумали неплохую модель. По всей стране стало показываться много фильмов о войне, причём достаточно правдивых, демонстрирующих её ужасы и жестокость. Немцы в них уже не выглядели такими дураками, как раньше, когда народ не понимал, как же эти идиоты и шизофреники — вожди третьего

рейха — могли взбудоражить цивилизованную страну и завоевать половину России. Ведь в рядах вермахта были те же самые рабочие и крестьяне, лавочники. Но они все в едином порыве пошли завоёвывать мир и создавать Великую Германию. Они были довольны своей жизнью. Гитлер построил прекрасные дороги и ликвидировал безработицу. И когда нынешнее поколение спрашивает, что сделал Гитлер для Германии, большинство отвечает именно таким образом.

Этим ответом ретушируется суть фашистского правления. И правительство современной Германии борется с этим. Но тем не менее в сознании молодых немцев откладывается мысль о том, что Гитлер делал позитивные вещи. В противном случае национал-социалистическая идеология не имела бы такой хорошей почвы в стране, в которой существовала крупнейшая коммунистическая партия в мире, вторая по величине после компартии Советского Союза. Тем не менее это сработало. Значит, в этой идеологии было что-то такое, что притягивает людей.

Как я уже сказал, после XX съезда у нас стали один за другим выходить фильмы, в которых показывались истоки идеологии фашизма, чёрные и страшные страницы немецкого народного горя, бесчисленные лагеря, наши тяжёлые поражения на первом этапе войны. Начали выходить книги, где правдиво и высокохудожественно изображалась действительность Великой Отечественной. И постепенно формировалось сознание, что война — самое большое горе, которое только может быть в человеческом бытии.

Конечно, это так и есть. Наверное, действительно нет большей беды, чем война. Как только начинаются локальные войны, а тем более трения между странами, весь мир содрогается от одной мысли, что может заполыхать вся наша планета. И как мне кажется, наши идеологи выбрали по-своему правильный путь. Лозунг был один: «Лишь бы не было войны!». Ходила даже такая частушка:

С неба звёздочка упала
И попала на штаны.
Ну и что, что их не стало,
Лишь бы не было войны.

Везде только и говорили: да, у нас плохо то, плохо это, но, слава богу, нет войны. А кто угрожает войной? Ага! Теперь снова надо было искать конкретных врагов — шпионов различных государств. Шпиономания снова приобрела, благодаря

литературе и кинематографу, необычайные размеры. Под знаком этого психоза можно было душить и те ростки демократии, которые, если проявить достаточно выдумки, можно было показать как прорыв западной идеологии, направленной на подрыв нашего общественного строя. И любые демократические веяния представлять как работу иностранных разведок. Это давало возможность нашему репрессивному аппарату работать на полную катушку.

Все наши беды в экономике, просчёты в промышленности и в сельском хозяйстве, постоянное отставание (кроме оборонного комплекса, потому что туда было мобилизовано около 80 процентов промышленности), низкий уровень жизни населения и прочие «отдельные недостатки» изображались как результат происков Запада.

Когда я стал ездить за границу, отец спросил у меня:

— Ну, как они там?

Я ответил:

— Ты знаешь, отец, в общем-то, лучше нас. Это в соцлагере. А в капстранах — там вообще…

Отец посмотрел на меня недоверчиво:

— Не может быть. Это тебя водили специально, как в «потёмкинские деревни».

Я ему говорю:

— Ты понимаешь, не такой уж у меня большой уровень, чтобы «потёмкинские деревни» показывать. Тем более, я и самостоятельно ездил по этим странам и видел очень много. Тут что-то не стыкуется.

Отец выслушал меня и невозмутимо сказал:

— Ну и что. Мы и держим этих «друзей» для того, чтобы не было войны.

Да, мы держали всех в сознании того, что мирное сосуществование возможно только благодаря нам. Хотя сами своими действиями подводили иногда мир к катастрофе. Когда ты по мере взросления получаешь больше информации и начинаешь уже сам находить ответы на поставленные тобою вопросы, то начинаешь понимать, насколько гибельной была наша идеология. Сами по себе идеи коммунизма очень светлы и заманчивы. Но воплотить их в реальной жизни, по-моему, невозможно…

Я понимаю, что моя книга несколько о другом — не об идеологии и даже не о политике. Но я говорю о них не как учёный или политик. Я просто высказываю своё мнение о наболевшем. Почему так часто приходится возвращаться к этим темам? Казалось бы, интереснее говорить о том, какую технику и

как я испытывал, с кем встречался. Но от этого не уйти. Для многих из нас тот же Сталин был богом и кумиром. Помню, как во время его похорон рыдала вся страна. Но мы не знали о существовании другой страны, которая в тот день облегчённо вздыхала. Через некоторое время народу позволили ругать одного вождя во имя того, чтобы не трогали «светлое» имя Ленина. Мол, если бы Сталин не нарушил ленинских принципов, всё было бы хорошо.

Но никто не говорил о том, как Ленин вводил свои принципы в действие. Как он первым дал указание расстреливать людей — и чем больше, тем лучше. Как Ленин первым создал концлагеря. Как он вводил институты заложников. До сих пор Анпилов повторяет: «Это светлое имя», «Это великий человек»… До сих пор многие апологеты коммунистической партии считают, что Ленин создал сильное государство, которое являлось противовесом капиталистическому миру. Но никто не говорит, какое государство Ленин разрушил — государство, которое могло стать ещё более мощным, чем СССР. Россия могла бы стать мощным фундаментом для той удивительной страны, которая процветала бы на одной шестой, а может быть, и большей части земного шара.

Как быстро разрушилась идеология, в плену которой мы находились более семидесяти лет! Это прежде всего психологическая травма. Крушение кумира — это и крушение части твоего собственного «я». Вот почему меня так тревожит эта тема.

Наверное, об этом думают сегодня многие. И раньше думали многие. И приходили к этому же ужасному выводу, о котором трудно говорить и сегодня. Поэтому я так часто спорил и с отцом, и со своей мамой и слышал только один довод:

— Сынок, побереги себя.

33. ПЕРВОЕ ЗВЕНО, ИЛИ ТЕРНИИ ПЕДАГОГИКИ

Когда я прибыл в училище после его окончания уже в ином качестве, меня ждало некоторое разочарование. Инструкторы были нужны, нас оставили пять человек, но в штат полка не зачислили. А потому примерно недели три не кормили, не поили, зарплату не давали. Своих денег у нас после отпуска, естественно, практически не было — как говорится, «нулевой вариант», а то, что оставалось, мы истратили очень быстро. Залезли в долги, но и в долг буквально через неделю нам уже никто не давал. В общем, жизнь наша была очень тяжёлой и пакостной. Сегодня, когда вся страна по полгода не получает зарплату, этот эпизод не воспринимается столь трагически, мы все живём примерно в одном ритме. Но в те годы такая ситуация была вообще дикой, а в армии тем более. Там царили относительный достаток и порядок, военнослужащие вовремя получали полагающееся им денежное и вещевое довольствие, и наше бедственное положение являло резкий контраст этому благополучию.

И вот когда мы уже почти дошли до ручки, нас наконец вызвали в училище и объявили, что всех распределяют по полкам. Я получил распределение в выпускной полк, но перспектива службы в нём меня не радовала. Прежде всего потому, что в душе я всегда оставался лётчиком-истребителем, а выпускной полк летал на бомбардировщиках. Во-вторых, там уже весь процесс обучения заканчивался, и налёт в выпускных полках был не такой большой по сравнению с полками первоначального обучения. Хотя работа в выпускном полку более почётна и в общем-то проще и комфортнее.

Когда мы голодали, Калмыков, командир эскадрильи, в которой я выпускался, сказал, чтобы я являлся на работу. Но я предпочёл уклониться, потому что в таком случае у меня появлялся шанс, хоть и маленький, попасть в полк первоначального обучения, куда мало кто стремился. Занятия с нами проводил замначальника училища Филимонов. На последних занятиях, после которых мы должны были отправляться в полки, я подошёл к нему и попросил аудиенцию. Он меня принял, и я высказал пожелание пойти в полк первоначального обучения, где была возможность летать на Л-29 и работать по общеистребительной программе. Он усомнился:

— Но ты понимаешь, это вроде бы как понижение твоего

статуса, тебя берут в выпускной полк, всё уже определено.

Я ответил, что всё понимаю, но мне хотелось бы начать именно с инструкторской работы, а она там, где курсантов начинают обучать с самого начала. Видно, ему понравилось, что молодой лейтенант просится не туда, где теплее, а наоборот, в самый омут. И сказал:

— Считай, что вопрос решён.

И действительно, вопрос решился в мою пользу. Надо сказать, мои отношения с прежним командованием полка несколько ухудшились, но они не могли кардинально повлиять на мою судьбу, тем более что я напросился не куда-то там в тёплое местечко, а в более сложные условия. И это, наверное, выглядело плюсом.

Прибыв в новый полк, я познакомился с коллективом. В сущности, с этого и началось моё становление в новом полку. Я попал в первое звено первой эскадрильи. Надо сказать, командир звена, майор Зернов, был достаточно грамотный человек, но своенравный. Он много попортил крови тем, кто у него работал, но мы многому у него и научились. Он чётко показал, как управлять и такими молодыми лейтенантами, как я, и пожилыми капитанами, которым уже было лет под сорок. Зернов ко всем находил ключики и заставлял работать в нужном ему направлении.

Что сказать о своих первых шагах? Обучение и вылет на Л-29 были для меня делом необычным. До этого пришлось летать только на Як-18 и Ил-28. Я начал плавно выходить на освоение новой для себя машины, и это было интересно, потому что этот самолёт был чехословацкого производства, как-никак иностранного. В интерьере кабины, в авионике, в рычагах управления было много нашего, советского, но в то же время имелись чехословацкие нюансы. Мы почувствовали определённую разницу в оборудовании, многое для нас было новым в смысле качества, и надо сказать, мы полюбили эту машину. Пожалуй, лишь недостаток мощности двигателя отрицательно сказывался на её пилотажных свойствах. А так машина для обучения курсантов была очень и очень простой и доступной.

Полк наш считался учебно-боевой частью, но тем не менее в нём была программа и боевой подготовки. Для меня это имело значение, так как я поставил перед собой цель стать лётчиком-испытателем. В отпуске я разговаривал с дядей Мишей, и он мне объяснил, какие требования предъявляются в Школе лётчиков-испытателей к поступающим, и одобрил то, что меня оставили инструктором, тем более в ППО. Конечно, было бы совсем хорошо, если бы я летал на самых современных истребителях

типа МиГ-21, Су-9, Су-11 или Як-28… Но лиха беда начало! Приходилось исходить из тех возможностей, которые у меня были. Я по-прежнему дружил с Сашей Синтёнковым, который попал во вторую эскадрилью лёгкого полка, и мы негласно соревновались.

Каждый лётчик должен стремиться к совершенству. Другое дело, что кому-то это удаётся, а кому-то — нет… Кстати говоря, так к этому подходил Вадим Сорокин. Он тоже мечтал стать испытателем, но, к сожалению, это ему не удалось. Однако те программы, к которым его привлекали, свидетельствовали, что ему близка исследовательская работа, хотя максимум, чего он добился, — это полёты за цель. У него были свои трудности, но его пыл заражал нас.

Курсанты мне попались неплохие. К тому времени заработали психоаналитические методики, и списываемость по лётной неуспеваемости уменьшилась. Но тем не менее проколы бывали.

Всех инструкторов я бы разделил на три категории.

Первая — фанаты, увлечённые своей работой. Мой товарищ по эскадрилье Гена Золотухин на вопрос, кем он хочет стать, ответил с удивлением:

— Как это кем? Как был инструктором, так им и останусь.

— Неужели ты не хочешь стать испытателем?

— Хочешь верь, хочешь не верь — не хочу. Я ловлю кайф от работы инструктором, для меня это всё! Поднять человека, который ничего не понимал и не умел, до той высоты, когда он сам полетел… И сознавать, что сделал это именно ты, видеть его благодарные глаза… Для меня это высший кайф!

Действительно, курсанты всегда помнят таких инструкторов и с большой благодарностью относятся к ним. Это категория одержимых.

Другие работают инструкторами в силу служебного долга. Может быть, им хочется в строевую часть, ближе к боевой подготовке, но судьба бросила их на это трудное дело — быть инструктором. И они честно исполняют свою работу. Это люди долга.

И, наконец, третья категория, так называемые «пофигисты». Надо — и они служат, но к инструкторству своему относятся спокойно: получилось — значит, получилось, не получилось — что ж, не вышло.

Впрочем, можно выделить ещё и четвёртую категорию. Это люди с понятием. Они считают, что выпускать нужно только отличников. А с теми, кто не успевает, не стоит и возиться. Раз он плохо усваивает мою методику — значит, он плохой лётчик. В

причинах же этой плохой успеваемости они даже не пытаются разобраться. А таких курсантов просто надо понять и помочь им справиться со своими недостатками. Но инструкторы из четвёртой категории этим не интересуются, стараясь побыстрее списать таких «неугодных». У них даже есть своя железная логика: лучше хороший тракторист, чем плохой лётчик, потому что плохой лётчик может и себя угробить, и экипаж. Вроде бы правильная логика, но она имеет право на жизнь лишь в том случае, если ты действительно докопался до причины и человек на самом деле не способен летать.

Естественно, инструкторы из третьей и четвёртой категорий допускают большой процент списанных по лётной неуспеваемости. А ведь это человеческие судьбы, погибшие мечты. Конечно, человек может найти себя в другом деле, если это человек волевого склада. Конечно, он сделает всё возможное, чтобы обрести себя в другой профессии, но его жизненная мечта будет разрушена. И как знать, может, в результате ошибки мы действительно потеряли удивительного лётчика-командира, лётчика-испытателя, космонавта…

В трудной, неординарной педагогической ситуации надежда всегда на инструктора-фаната. Он во всём разберётся, докопается до истинных причин неудач курсанта.

А ситуации случались разные. Например, курсант летает прекрасно, всё выполняет правильно, единственное, он не может толком садиться, а ведь посадка — это самый сложный элемент. Обычно у тех, кто тяжело выполняет посадку, это связано с определённым физическим недостатком. Как правило, потом это проявляется и при выполнении других элементов.

Один мой курсант выполнял все этапы полёта прекрасно, но вот посадка… Причём иногда он мог посадить самолёт хорошо, просто классно, а иногда мог «бросить» его с большой высоты. Вот эта нестабильность была мне совершенно непонятна. Я обратился к своему товарищу за советом. Он посоветовал курсанта разговорить и поставить его перед фактом: либо он всё до мельчайших подробностей расскажет, даже самое несущественное, либо он не будет лётчиком. Я поговорил с курсантом — один, два раза, и оба раза неудачно. И тогда я действительно сказал ему: знаешь, у нас мало осталось времени, либо ты говоришь мне абсолютно всё, либо я тебя отдаю на списание по лётной неуспеваемости. Для меня это, конечно, была бы очень большая травма!

И у нас состоялся последний решительный разговор. Парень, видно, понял: нужно говорить всё как на духу. И начал рассказывать всё подряд. Я узнал о нём много нового, но причину

плохой посадки так и не выяснил. Передал этот рассказ своему другу Геннадию Золотухину, тот посоветовал: копай глубже. Мы снова и снова разговаривали с курсантом. К тому времени многие ребята уже летали самостоятельно — и не только по кругу, но и в зону. А мой ученик всё никак не мог вылететь без инструктора. И вот в одном из наших разговоров курсант вдруг проговорился, что посадку он совершает, глядя через прицел.

Я сразу вспомнил один случай… Раньше во время тренировочных полётов в точке центра приземления (её обозначал так называемый «посадочный крест», выложенный двумя белыми полотнищами) стояли финишоры — курсанты из стартового наряда. Курсант-финишор следил за состоянием полотнищ в течение полёта, а также в специальном журнале фиксировал место приземления самолёта, выставляя за посадку оценку. Так, например, расстояние от креста до первых флажков (25 м) оценивалось в пять баллов («отлично») и т.д. Но решающее слово оставалось за руководителем полётов, который тоже всё фиксировал в своём журнале.

Так вот, один раз я ставил финишоров и вдруг получаю команду от командира эскадрильи их убрать. С чем была связана эта команда, я сначала не понял, но, естественно, её выполнил. А произошло, как выяснилось позже, следующее.

Один из курсантов, выполняя полёты с проверяющим и отрабатывая посадку, никак не мог правильно сделать её расчёт. Иногда он сажал самолёт с недолётом, иногда — с перелётом, иногда это у него получалось хорошо. И инструктор, желая ему помочь, сказал: «Ну как же ты не видишь, куда надо сажать самолёт, вон парень стоит, неужели ты по нему не можешь прикинуть высоту?» Он-то это сказал в качестве сравнения, а курсант его совет воспринял буквально и начал сажать самолёт по финишору. И вместо того чтобы нарабатывать психофизический навык по восприятию земли, он зациклился на такой посадке. Это оказалось для него гибельным. Он так и не смог выпуститься из училища.

Нечто подобное произошло и с моим подопечным. Научить курсанта выполнять заход в точку выравнивания — задача не такая простая. Для этого он должен научиться планировать заход, глядя в лобовое стекло, но не прямо, а градусов на пятнадцать левее. При этом надо ещё выдерживать глиссаду, то есть линию планирования, по которой должен лететь самолёт. А инструктор, обучавший курсанта до меня, ему посоветовал:

— Да ты взгляни в прицел и увидишь, что не туда летишь!

И курсант принял это за аксиому. Чтобы хорошо выдержать расчёт, он смотрел не на землю, а вглядывался в прицел. Отсюда

и неудачи с посадками. Причина была найдена. Мы поработали, и парень «вылетел». Сейчас он занимает достаточно большой пост в авиации. А ведь могли разбить ему судьбу…

34. ВЕСТИБУЛЯРНЫЕ ЗАГАДКИ

Случалось и иное. Один из моих курсантов всё выполнял хорошо, но камнем преткновения были у него пилотажные качества. Он никак не мог их усвоить. Даже не усвоить, а освоить. Как только он начинал выполнять элементы пилотажа, его начинало тошнить, то есть у него плохо работал вестибулярный аппарат. Самое удивительное, что когда он проходил медкомиссию, больших отклонений от нормы у него не нашли, хотя и крутили его помногу. Можно понять трагедию парня, который научился летать, а вот на пилотаже споткнулся — его укачивает. Естественно, можно было его перепрофилировать, например, отправить в транспортную авиацию, но даже для транспортной авиации всё равно нужны азы пилотажа, которые должны остаться в крови у пилота на всю жизнь. В этом заключается первичная закалка лётчика. Ведь пилотаж — это пространственное мышление, умение чётко представлять, где ты находишься, ощущать своё траекторное положение.

Ситуация доходила уже до критической. Мы ещё только летели в свою зону на пилотаж, а его уже начинало мутить. Был даже такой случай. Мы только вошли в зону, и я скомандовал: «Приступаем», но услышал в ответ только лёгкое дребезжание. Я понял, что это дребезжит его гортань от рвотных конвульсий. Ситуация не особенно приятная. Как из неё выходить? Я уж советовался и с инструкторами, и с опытными командирами звеньев… Ответ был один: надо курсанта списывать. Мне было обидно, потому что летал он неплохо, а тут — списывать…

Не знаю, если бы это был мой 25-й или 45-й курсант, возможно, я не стал бы с ним возиться, но здесь как живое от себя отрывал. К тому же я всегда ставил себя на место другого человека. И мне пришла в голову одна идея.

Есть такой приём, когда курсант летает по приборам, а потом ему дают сложное положение, чтобы он из него вывел машину. Это как бы мини-экзамен для проверки навыков полётов по приборам. Под шторкой, то есть по приборам, этот курсант летал неплохо. Как-то раз в таком полёте я ввёл сложное положение. Парень всё сделал как положено, самолёт из этого сложного положения вывел и перенёс его хорошо. А ведь мы фактически выполнили полупереворот. Я задумался и решил проверить свою догадку, снова повторив сложное положение.

Он опять полетел под шторкой, я ввёл ему «бочку» — он с ней отлично справился, ещё несколько манёвров — результат тот же. Тогда я стал действовать несколько иначе. Сам ввод я стал делать

сложный, а положение самолёта, из которого нужно было выйти, оставалось довольно простым. К моему удивлению, курсант довольно быстро определял, в каком положении находится, и так же быстро выводил из него самолёт. При этом его вестибулярный аппарат о себе даже не напоминал.

Постепенно я начал усложнять задания. Сначала я вводил сложное положение буквально секунды три — и следовал вывод. Затем я увеличил время ввода до 15–20 секунд, до полминуты, минуты… Фактически мы с ним выполняли сложные фигуры пилотажа, причём с достаточно интенсивными перегрузками. И он их хорошо переносил. Нюанс был в одном: все фигуры он продолжал выполнять под шторкой. Теперь мне лишь оставалось в удобный момент раскрыть его и показать, как он выводит самолёт.

Как-то в одном из полётов мы подряд выполнили несколько сложных фигур пилотажа — «бочки» — нисходящие и восходящие, виражи, перевороты, «петли»… В какой-то момент я оставил самолёт с креном почти под 90 градусов и в «горке». И скомандовал: «Выводи». Курсант начал плавно выводить самолёт, и тут я открыл шторку… Он увидел небо, понял, что находится почти в вертикальной «горке» — и растерялся, не зная, что ему делать. Я тут же закрыл шторку — и он прекрасно вывел самолёт. Тогда я снова его открыл и сказал:

— Ну, теперь давай пойдём на посадку!

Приходим на посадку, он обращается ко мне:

— Разрешите получить замечания!

— Замечания мы с тобой сейчас никакие не будем разбирать, — отвечаю, — полёт был более-менее нормальный, а послеполётный разбор проведём, когда посмотрим все материалы…

Мы с ним сели за столик, и я ему объяснил, какое сложное положение я ему вводил и какие фигуры мы делали. Сидящие рядом курсанты широко открыли глаза. Они просто не понимали, как мог выдержать такое их товарищ, слывший неудачником по этой части. Он — мне:

— Этого не может быть!

— Ну как же не может быть? Я же тебя специально один раз открыл. Вот наш полёт, смотри запись!

Он был потрясён. Тогда я отвёл его в сторонку и сказал:

— Ты здоровый парень, у тебя всё хорошо, но кто-то тебе что-то внушил, и ты после этого начал комплексовать. Думаю, ты пойдёшь в другой вид авиации и более сложные фигуры, может быть, никогда в жизни и выполнять не будешь. Но заруби себе на носу: то, что ты перенёс, это «максимум максиморис» того, что

вообще можно сделать. Ты понимаешь это?

— Да, понимаю, но я в это не верю…

— Ты должен поверить, вот записи, которые я делал с тобой.

Следующий полёт мы опять начали делать только по приборам под шторкой. Я постепенно приучал его к мысли, что он выполняет достаточно сложный пилотаж. Третий полёт мы уже начали делать в открытой кабине, и парень достаточно хорошо и легко схватывал элементы пилотажа. И наконец победил свой вестибулярный аппарат.

35. КОЛЕННЫЙ ЗАМОК

Шло время, мы набирались опыта. Иногда помогало везение. У меня был один неприятный случай, который заставил меня несколько по-иному взглянуть на свою работу и готовиться к полётам более многогранно. Этот случай был связан с тем, что один мой курсант плохо выводил машину из «штопора». Как ему ни показывали, у него ничего не получалось. Командир звена обратил на это внимание, сделал с ним несколько полётов, но так и не понял, в чём дело. Тогда я прибег к знакомому приёму — стал «раскручивать» курсанта в разговорах. Эта раскрутка позволила определить, что он сильно зажат, не хочет говорить откровенно, но его явно что-то напугало. Как выяснилось потом, напугал его полёт с одним инструктором, в моё отсутствие показывавшим ему «штопор».

Инструктор был из «старичков», а у тех свой подход к обучению. Это было не зачётное упражнение, а ознакомительное, и «старичок»-инструктор приказал:

— Руки вверх, ноги с педалей!

И стал показывать ему этот «штопор». Надо заметить, «штопор» на Л-29, особенно с баками, довольно интенсивный. На Як-18 он простой, без задержки, что очень важно: даёшь на вывод, и самолёт тут же реагирует на команду, вращение прекращает и выходит в пикирование. Как у нас говорят, выходит как пробка. Причём на Як-18 можно было выводить самолёт из «штопора» по направлению, отклонение на 90 градусов считалось выполненным на «хорошо».

На Л-29 выводить нужно было чётко. У него более быстрое вращение, особенно с полными баками, иногда он выполняет резкие броски по крену и тангажу. И хотя всё это говорит лишь о том, что «штопор» имеет колебательный характер, а значит, вывод из него надёжный, тем не менее на курсанта и даже на неопытного лётчика такой «штопор» производит неизгладимое впечатление — в основном негативное. Вывод из «штопора» на Л-29 идёт с небольшим запозданием, иногда — с сильными бросками по всем каналам, и это тоже производит отрицательное впечатление. При этом может возникнуть психологический эффект, когда лётчик воспринимает запаздывание самолёта как неуправляемое движение. А для лётчика это самая страшная из всех ситуаций. С самолётом в этот момент происходит то же самое, что с автомобилем в гололёд: машина начинает вращаться, вы крутите руль, чтобы выправить положение, а она никак на ваши действия не реагирует.

При выполнении такого «штопора» курсант, видимо, решил, что это очень сложный вид подготовки, и предпринял ещё одну попытку вывода. Вероятно, в том полёте они с инструктором выполнили один из устойчивых режимов, который, возможно, напугал самого инструктора. Естественно, этот страх передался курсанту, и с тех пор он таких полётов боялся.

Мне бы поделиться своими соображениями с опытным инструктором перед полётом, посоветоваться, как этот страх преодолеть. Но я уже считал себя крутым педагогом и решил за это дело взяться сам. Я полагал, что метод, опробированный на другом курсанте, сработает и тут.

Сначала я сам показал курсанту первый режим, потом мы его выполнили вместе. Наконец делаем третий, устойчивый режим. Я приказываю:

— Ну, давай на вывод!

Чувствую: на вывод не даются ни нога, ни ручка. Начинаю пробовать отдать ручку — а она зажата. А самое главное при «штопоре» — сначала отдать противоположную ногу и тем самым сбить самолётовращение. Причём делать это нужно на больших углах. При этом ручку управления необходимо взять на себя, чтобы руль направления имел большую эффективность. Но ни в коем случае нельзя всё это проделывать при «данной» от себя ручке — во-первых, самолёт может просто не выйти из «штопора», во-вторых, можно его вывести сразу в перевёрнутый «штопор».

Ситуация принимала серьёзный оборот. Я посмотрел в зеркало и увидел широко раскрытые от ужаса глаза курсанта. Я пытался его разговорить, вывести из этого состояния, но через маску не мог понять, реагирует он на мои слова или нет. Зато по его глазам я понял: полное оцепенение, классическое конвульсивное взятие ручки на себя, полная зажатость.

Я всё ещё не понимал всей серьёзности ситуации и решил: а, ерунда, сейчас ногу вправо из левого «штопора» — и порядок. А тем временем, виток за витком, самолёт «штопорит». И сделать я ничего не могу.

Произошло же следующее. При вводе в «штопор» ручка управления берётся на себя, а педаль даётся в крайнее положение. При этом нога выпрямляется полностью, и в некоторых случаях, как это произошло с нами, возникает эффект «коленного замка», то есть согнуть ногу обратно курсант в своём оцепенении не мог. Чтобы снять его ногу с педали, мне нужно было преодолеть осевое усилие кости ноги, а это занятие практически бесполезное, оставалось разве что эту ногу сломать.

Я начал кричать по СПУ, пытаясь встряхнуть курсанта. Я шевелил ручку и бил ногой по своей правой педали — а самолёт

тем временем совершал один виток за другим, и мы плавно неслись к земле…

Потом-то, конечно, я корил себя за то, что столь легкомысленно, методически неверно подошёл к решению этого вопроса, не переговорил с людьми, у которых был большой опыт, не посоветовался, как действовать в подобной ситуации. В результате я потерял контроль за высотой. Всё моё сознание было направлено только на то, чтобы вывести, вывести, вывести… В организме всё как бы немножко поджалось, голос звучал резче, движения тоже стали резкими и энергичными. Делать всё равно что-то было надо. Я стал немножко раскачивать педали: брал правую педаль на себя и тут же резко отдавал её обратно. С облегчением я понял, что небольшой свободный ход есть. Таким же раскачиванием я попробовал энергично отдать ручку от себя — получилось. Как говорится, не до жиру — хоть как-то нужно было изменить движение самолёта…

Видно, всё это вместе подействовало, и вдруг неожиданно нога вместе с педалью провалилась. Я снова добрал ручку на себя, и наконец самолёт через пару витков остановился. Мы отдали ручку от себя в «нейтраль» и плавно вывели самолёт из пикирования. Я даже не видел, как работал двигатель, хотя должен был его контролировать. Я не видел, какая была высота. Я видел только одно: скорость была сто километров — и больше ничего.

Надо сознаться: к подобным полётам в то время я как инструктор был, конечно, не готов. Думаю, и большинство инструкторов не были подготовлены к таким ситуациям, да и многие наши командиры не могли дать совет, как действовать в подобных обстоятельствах. Ведь человек в таком оцепенелом состоянии способен предпринять самые неадекватные действия. Конечно, ещё до полёта я должен был ещё раз посоветоваться с опытными людьми, прикинуть, как лучше в этой ситуации действовать, и заранее несколько моментов проиграть. В том числе и с самим курсантом. Я этого не сделал, за что и поплатился.

После «штопора» наш самолёт, как и положено, перешёл в пикирование, то есть стал снижаться под большим углом, а затем ушёл в «горку», набирая высоту под большим вертикальным углом. И когда мы его вывели из «горки» в горизонтальный полёт, высота у нас была всего 800 метров. То есть мы были совсем рядом с краем.

Мы закончили режим, набрали высоту и плавненько пошли на «точку». Прилетели, мягко сели, зарулили. Курсант был в глубоком шоке, весь белый как полотно. Я, наверное, выглядел не

лучше. Потом я всё-таки рассказал своим товарищам о том, что произошло в полёте. Они мне только и смогли сказать:

— Ну, парень, ты ещё легко отделался! Когда стали эту ситуацию разбирать, выяснилось, что в неё попадали немногие. А именно в такой никто, конечно, не был, возможно, потому, что они её упреждали гораздо раньше. И вот когда я поговорил со своими друзьями, то наконец осознал, сколько ошибок совершил.

В следующем полёте я опять сделал с курсантом «штопор», и уже через два-три полёта он выводил самолёт из него как часы. Но тот случай стал мне наукой на всю жизнь.

Работа инструктора, конечно, тяжёлая… Если курсантом ты думаешь: сумею ли я научиться летать? — то у инструктора другая мысль: смогу ли я научить этого курсанта летать?

В принципе я поддерживаю тех людей, которые считают, что не надо слабых курсантов обучать лётному мастерству. Профессия лётчика очень опасна, и держать плохих лётчиков нелепо. Плохо усвоенные навыки могут в будущем привести к печальным последствиям. Существуют определённые психофизические свойства, которыми одни люди обладают, а другие — нет. Это как с музыкальным слухом или остротой зрения. У одних — лучше, у других — хуже. В лётной профессии это «лучше — хуже» не проходит. Человек или соответствует, или не соответствует. Многие лётные происшествия случаются в основном с лётчиками именно со слабой подготовкой. Сильный лётчик, как правило, из ситуации выходит… Впрочем, и лётчик суперкласса не всегда справляется с ней. Она бывает настолько сложна, что даже его мастерства не хватает, чтобы закончить полёт благополучно.

Что бы я ещё хотел рассказать об инструкторской жизни? Конечно, начало самостоятельной работы захлестнуло не только меня, но и моих сверстников, мы даже устраивали соревнования между собой. Помню, в первый год мои курсанты вылетели первыми в полку. Наверное, это просто было везение: мне попались курсанты, хорошо прошедшие психоанализ перед лётной подготовкой, да и вообще ребята были отличные.

На следующий год у меня в группе было семь курсантов, они вылетели вторыми в полку. На третий год в числе первых я подвёл курсантов к упражнению, которое называлось «переходным» — с его помощью определялось, быть им лётчиками или не быть. Они к нему подошли одними из первых, но в это время я получил приказ на демобилизацию, потому что меня зачислили кандидатом в Школу лётчиков-испытателей. Мой друг Саша Синтёнков, с которым мы соревновались и который тоже хотел стать лётчиком-испытателем, наоборот, в первый год

выпустил своих курсантов вторыми, а во второй год — первыми. Мы с ним себя зарекомендовали довольно-таки хорошо.

36. ИНСТРУКЦИИ, НАПИСАННЫЕ КРОВЬЮ

Инструкторская работа достаточно опасна. Особенно если пренебрегаешь рекомендациями, которые по жизни нарабатывались огромным количеством опытных экспериментов с точки зрения методики обучения лётчиков-курсантов. И когда мы говорим, что вот эта инструкция написана кровью, эта методичка написана кровью, мы всё время забываем: надо постоянно приводить яркие, запоминающиеся примеры. Обычные слова часто в одно ухо влетают, в другое вылетают. А вот если ты на реальном случае расскажешь и покажешь, как это случилось, вот тогда это западёт в душу, и тогда уже он эту строку, написанную кровью, выучит на всю жизнь — из того же наставления по производству лётной работы, инструкции лётчику… Она будет у тебя в крови до самых последних твоих минут. Если ты, конечно, не безразличен к своей жизни, к своей судьбе.

Мы много слышали о том, как раньше летали ночью строем. Сейчас ночью строем тоже летают, но это, как правило, тяжёлые машины, и у них есть возможность летать ночью строем, потому что они оборудованы так называемыми строевыми огнями, по которым выдерживается линия положения самолёта в строю. В наше время на самолётах были только аэронавигационные огни, которые обозначали крайние точки самолёта для ориентации его в воздухе и направление движения. Они располагались на концах крыльев и на хвосте.

Но нас жгла жажда освоения новых рубежей. И вот мы, помню, с одним инструктором, Володей Новосёловым, решили попробовать полететь ночью строем… Планшетисты, естественно, ведут не всех подряд, а выборочно. Нас на планшете особенно не видели. Со штурманом мы договорились. А между собой решили, как найти друг друга. Мы договорились с Володей, что над одной точкой над северной частью города Кирсанов я делаю вираж с включённой фарой и обозначаю себя. Новосёлов ко мне подходит, и мы начинаем летать. Он ведущий, я — ведомый, и так мы выполняем этот полёт. Расчёт наш был основан на полной бесконтрольности со стороны «земли».

Но тут получилась накладка — дежурного штурмана вызвали на полёт и заменили другим, и он, естественно, никаких указаний давать не стал. Дальше всё зависело от случая: повезёт — не повезёт. Нам не повезло. Меня «повели» с земли. Я, как условились, сделал вираж, Новосёлов ко мне подошёл. Меня несколько раз запросили, я чётко ответил. А когда я приземлился, меня вызвали на КП. Там был штурман полка, который меня

спросил, почему я сделал вираж. Я «включил дурака» и говорю:

— Где, какой вираж?

— Над Кирсановом. Для чего вы сделали вираж?

Сознаться в том, что мы летали строем, значило сознаться в нарушении инструкции. Это первое. Второе — выдать товарища. Я этого себе позволить не мог. Я, естественно, сказал, что погасил время на «петле», чтобы войти во временной график, поскольку я нерасчётливо вёл маршрут и непроизвольно увеличил скорость. Штурман полка же заподозрил, что я потерял ориентировку. Не знаю, то ли он видел, как мы летели строем, то ли хотел от меня добиться какого-то признания. Ситуация складывалась непростая. Согласиться с тем, что я потерял ориентировку, тоже было никак нельзя. Это просто означало мою деквалификацию. Я стоял на том, будто бы погасил время на вираже. Тогда он задал мне правомочный вопрос:

— Что рекомендует делать в подобных случаях курс боевой подготовки?

А по курсу боевой подготовки в таких случаях предусматривается изменение режима скорости. Таким образом я вполне мог бы войти в этот график. Я продолжал отпираться и ответил, что есть нестандартные решения этой проблемы, в частности, с помощью выполнения виража.

— Зачем же усложнять, — спросил он, — если можно сделать проще? К тому же этого нет в курсе боевой подготовки.

В результате я согласился с тем, что проявил излишнюю инициативу. Но на этом дело не кончилось. Ведь когда мы с Новосёловым летели строем и выполняли манёвры, то, естественно, от линии заданного пути всё время отклонялись влево-вправо. И вот эти отклонения, зафиксированные на планшете, как бы свидетельствовали, что я вроде бы не понимал, куда лечу… А сказать правду я не мог и продолжал самозабвенно фантазировать: мол, пришлось лететь эдакими змейками, постоянно определяя место самолёта визуально, так как огней было мало, а я, дескать, поставил перед собой задачу всё точно обозначить по наземным ориентирам… А это, я знал, не возбранялось и даже поощрялось.

— Ладно, — сказал штурман, видя, что сбить меня никак не удаётся. — Но вы нуждаетесь во внеочередной проверке на штурманскую подготовку…

Штурман Струнков был въедливый и педантичный человек (надо сказать, из-за этого штурманскую подготовку у нас не все любили). Но подготовка у него самого была отличной, и того же он добивался от подчинённых. Мне он поставил за проверочный полёт «хорошо», хотя мог бы поставить и «отлично». Это была его

«месть» за то, что он так и не смог вывести меня на чистую воду…

37. СОН НА МАРШРУТЕ

А был случай, когда я на самом деле потерял ориентировку. Я старался летать как можно больше — и на разведке погоды, и в период плановых полётов. Разведка выполнялась где-то за два часа до полётов, поэтому вставать нужно было рано. Когда начинались полёты, я старался как можно больше летать со своими курсантами: по курсу боевой подготовки, в составе экипажа с другими лётчиками. Если давали других курсантов, я летал и с ними. Мне хотелось налетать как можно больше часов для приобретения опыта, это было необходимо для поступления в Школу лётчиков-испытателей.

Такая «потогонная» система привела к тому, что я иногда буквально на ходу засыпал. Когда дело касалось пилотажа, полётов по кругу, полётов по приборам в зоне, динамичность не позволяла расклеиваться. Хотя я ловил себя на том, что иногда (как правило, к концу рабочей недели, а она раньше была шестидневной) недостаточно остро воспринимаю ошибки курсантов, да и с чистотой показа не всегда обстояло благополучно. Но я на это внимания не обращал, потому что всё вроде бы шло хорошо.

А вот когда начинались простые полёты по маршруту… Ну что там, собственно говоря: полтора часа летишь, один поворот, второй, третий, четвёртый, пятый и — на «точку». Полёт очень нудный, но он и должен быть таким, потому что курсант обязан чётко выдерживать скорость, высоту и направление.

И вот во время четвёртого, кажется, полёта я на одну минутку задремал. Проснулся как огурчик. Полетал, полетал — опять полторы минутки поспал. Опять как огурчик! Но надо учесть и другое: ложились мы иногда поздно — ребята были молодые, холостые… А рядом деревни, районный центр, а там — девушки… Понятно, врачей мы старались обходить стороной, но иногда нас засекали и отстраняли от полётов. И думаю, правильно делали. Умение правильно отдыхать входит в профессиональные качества лётчика. Тогда мы этого ещё не осознавали.

И вот я решил на очередном поворотном пункте прикорнуть на пару минут, а когда очухался, то увидел: вместо 12 минут до поворотного времени прошло целых 18. Курсант увлёкся этим режимом скорости, тем более, что я ему никаких вопросов не задавал — я старался курсантам вообще мешать как можно меньше. Разбудила же меня тишина. Прошло, наверное, минут шесть. При средней скорости 450 км/час мы за это время

отмахали, выходит, километров сорок пять. Эта «точка» была самая удалённая, и связь была почти на пределе. Мы иногда связывались через ретранслятор, хотя, по идее, этого делать было нельзя. Связь обязательно нужно было держать через руководителя полётов. Он, как правило, только принимал наши сообщения. Например, мы ему докладывали: через минуту выполняем такой-то поворотный маршрут. И вот теперь еле-еле слышны голоса экипажей, еле слышно, как кто-кто кому-то что-то докладывает. В общем, я понял, что дело труба. Мы выполняли второй маршрут, и топливо у нас было на пределе. К тому же я потерял ориентацию. А в таких ситуациях — любой лётчик знает — вообще всё перестаёшь узнавать, даже родное и близкое.

Об эшелонировании уже не могло быть и речи. Я дал команду резко набирать высоту. А там, выше, была запретная зона, проходила трасса — и это было ещё одно нарушение, усугублявшее уже сделанную ошибку. Эх, до кучи! И я взял не тот курс, который нужно было брать послеповоротно, под 90 градусов, а почти под 180, чтобы быстрее выйти на линию маршрута. Через минуты две-три я услышал, как руководитель полётов запрашивает меня. Его было едва-едва слышно. Я сразу обозначился. Он спросил, почему плохо слышно. Я ответил: барахлит радиостанция. Руководитель полётов сообщил, что они нас потеряли, и попросил уточнить наше местонахождение. Я ответил, что мы находимся на таком-то поворотном маршруте. А когда, по моим расчётам, АРК уже заработал, я тут же ушёл немножко в сторону предполагаемой линии заданного пути к предполагаемому поворотному пункту, но время у меня на этот поворотный пункт уже давно вышло… Поэтому я доложил, что прошёл этот поворотный пункт и иду на «точку». А сам на всех парусах с полными оборотами (теперь уже на снижении, чтобы занять заданный эшелон) погнал на «точку». По ходу я увидел один самолёт, который летел по маршруту, я его обогнал и, заняв исходный эшелон, едва-едва вписался в график, отставая от него где-то минуты на полторы.

Конечно, сон у меня как рукой сняло. Я потом всю ночь не мог заснуть, всё обдумывал, и меня в пот бросало при мысли о том, какую глупость я чуть не совершил, ведь всё могло закончиться бедой, и большой.

Почему я рассказываю все эти случаи? Потому что полёты по маршруту, при всей своей кажущейся простоте (держи курс, высоту и скорость), на самом деле достаточно сложны и требуют определённой выдержки от лётчика. Необходимо чётко знать ветер, чётко определять угол сноса, чтобы тебя не увело с линии заданного пути. Кроме того, нужно постоянно проверять по

радиокомпасу и другим наземным ориентирам своё местоположение, ибо как только ты утратишь контроль за полётом по маршруту, начинаются неприятности: ты не опознаёшь местность и полностью теряешь ориентировку. Очень много самолётов разбилось именно из-за потери ориентировки и, как следствие, недостатка топлива для возвращения. Лётчик, как правило, не всегда совершает оптимальные действия, а это при дефиците топлива кончается либо аварией, либо катастрофой. Достаточно много случаев, когда самолёты приходят с малым остатком топлива, а это свидетельствует о плохой подготовке, неумении правильно рассчитать время и топливо. Только за время моей лётной практики я насчитал 5 аварий и 4 катастрофы, произошедших с моими коллегами из-за малого остатка топлива или полного его отсутствия, хотя новичками этих лётчиков не назовёшь, а некоторые просто были корифеями.

Тот злополучный полёт по маршруту вонзился в моё сознание и сослужил мне потом хорошую службу. Впредь я всегда рассчитывал полёты по маршруту и к перегонам относился с величайшей строгостью. Сам с линейкой выверял «каждый литр» топлива. Безопасность полёта по маршруту заключаемся прежде всего в его тщательной подготовке на земле. А выполнение должно быть чётким и неукоснительным, малейшее расслабление на этапе (даже минутная дрёма) может закончиться тяжёлым происшествием.

Не знаю, насколько мне удалось убедить в этом будущих лётчиков и тех, кто уже летает, своим печальным примером… Могу вспомнить и другое происшествие, случившееся буквально через месяц.

…В эфире раздался взволнованный голос:

— Топлива осталось 270 литров, дайте удаление хоть кто-нибудь!

Ответом было гробовое молчание. Никто не хотел первым брать ответственность за то, что может произойти, на себя. Я как раз был на СКП и сказал командиру:

— Надо давать ему прибой!

Мы начали его искать, но дальность была довольно приличной. Вскоре лётчик сообщил, что топлива осталось уже 140 литров, и опять попросил дать ему удаление и прибой. Последняя его фраза была: «Топлива осталось 50 литров». И тут все, словно спохватившись, наперебой начали давать ему удаление, азимуты дальности. В ответ же мы услышали: «Катапультируюсь». Но парашют не раскрылся, и лётчик погиб. Он совершал полёт на МиГ-19.

38. О ПОЛЬЗЕ ПРОТИВОЗАЧАТОЧНЫХ СРЕДСТВ

К началу занятий в Школе лётчиков-испытателей я опоздал, и вот почему. Когда я подал все документы, комиссия долго отбирала кандидатов, и я попал в их число. Потом в Генеральном штабе надо было оформить увольнение из армии. Затем эта разнарядка на увольнение, где была моя фамилия и фамилия Юры Митикова, пришла на Московский округ. А тем временем, как позже выяснилось, младший сын знаменитого погибшего военного лётчика Степанчёнка обратился к Ивану Никитичу Кожедубу с просьбой о помощи. Сын хотел пойти по стопам отца. Естественно, он получил поддержку Кожедуба. А на округ выделялось всего два места, и в результате моё место отдали Степанчёнку. Всех слушателей уже собрали, они прошли повторную медкомиссию и приступили к учёбе. Моя фамилия тоже значилась в журнале, но к занятиям я приступить не мог, поскольку меня не увольняли из армии.

Помню, я приехал домой на майские праздники, отпросившись у командира. Конечно, я не мог ему сказать истинную причину, зачем мне надо в первопрестольную. Нужно было придумать убедительный предлог. И тогда я стал думать, какие в училище есть проблемы, решить которые можно только в Москве. Такая проблема нашлась — у нас плохо обстояло дело с противозачаточными средствами. И я предложил ребятам: давайте выйдем с этим предложением на командира, и я в Москве куплю их сколько угодно. Сейчас смешно об этом говорить, а тогда это действительно была очень серьёзная проблема. Презервативы, тем более в провинциальных городах, можно было достать только по большому блату. В общем, народ идею поддержал, и я от эскадрильи набрал заказы. У нас было 28 лётчиков, 7 командиров. Более того, из других эскадрилий ко мне тоже стали приходить и просить привезти и им то же самое. Итоговое количество заказов выглядело внушительно — 400 штук. Оформили мне командировочное удостоверение, и вечером 7 мая с ответственным заданием я уехал в Москву. Вернуться я должен был 10-го.

Я тогда был ещё холостой, маме я ничего не сказал, мне было стыдно признаться, что меня откомандировали за презервативами, да ещё в таком количестве. Маме я рассказал о проблеме с поступлением в Школу лётчиков, она была категорически против, но я её в очередной раз обманул. В первый

раз я её обманул, когда поступил в училище, сказав, что немножко проучусь там и потом обязательно поступлю в институт, просто хочу попробовать полетать. Позже я ей говорил, что мне нужно долетать, чтобы получить высшее образование, потому что на гражданке это сделать сложнее, к тому же мне придётся дослуживать в армии. После того, как я закончил училище, я не мог сразу уйти, потому что надо было хотя бы немного прослужить. А потом «оказалось», что для того, чтобы меня демобилизовали, мне надо поступить в Школу лётчиков-испытателей, другого выхода нет. В армии я своё уже отслужил, а из Школы всегда можно уйти, предлогов можно найти много — или по здоровью, или по дисциплине.

Мама в очередной раз мне поверила, а может быть, просто хотела поверить. Я её попросил мне помочь. Дело в том, что нашими соседями и хорошими знакомыми были Матвеевы — Леонид Михайлович, заместитель министра внешней торговли, и его супруга Софья Дмитриевна. Для поступления в Школу это, конечно, не имело значения. Но они, в свою очередь, дружили с семьёй командующего ВВС Московского военного округа Горбатюка, а также с Иваном Никитичем Кожедубом и его женой Вероникой. Мама пошла к Софье Дмитриевне и рассказала ей о моих проблемах. А та стала её убеждать, что мне совершенно не надо идти в Школу лётчиков-испытателей, потому что это очень опасная профессия. Но поскольку мама была уверена, что это единственный способ «изъять» меня из армии, она была настойчива и просила Софью Дмитриевну посодействовать мне.

А перед этим я заехал к дяде Мише — узнать, как обстоят мои дела, и он сказал, что я принят, всё нормально, но в Московском округе мои документы задерживают и поэтому меня не увольняют. И если в ближайшее время я этот вопрос не решу, то Школы мне не видать.

Оказывается, когда Кожедуб, решая вопрос со Степанчёнком, поинтересовался, кто я такой, ему ответили, что я лётчик-инструктор, причём инструктор хороший, потому что в училище мой выпуск был первым.

— Зачем же такого хорошего инструктора отдавать? — так отреагировал на это Иван Никитич. — Инструкторы нужны.

И вот в этой тупиковой ситуации решающую роль в моей судьбе сыграла мама. Как раз в праздники Софья Дмитриевна ей позвонила и сообщила, что у них в гостях Кожедуб.

— Мария Герасимовна, вы заходите под каким-нибудь предлогом!

И мама зашла к ним в разгар веселья под каким-то благовидным предлогом. Её, естественно, пригласили к столу —

женщина она была интересная, красивая, а в таких компаниях красивые женщины всегда приветствовались. Софья Дмитриевна представила её гостям, и когда маму познакомили с Иваном Никитичем, она ему сказала:

— Вот вы пишете об одном, а на деле получается совсем другое.

— Что вы имеете в виду?

— Сын у меня мечтает быть лётчиком-испытателем. Вы в своей книге пишете, что всегда шли навстречу таким людям, их устремлениям, а на самом деле моего сына берут в авиационную промышленность, а вы его из армии не отпускаете.

Он её отругал, сказал, что она не ценит жизнь своего сына, начал рассказывать, какая это опасная работа, и спросил: зачем это ей нужно? Мама ответила, что она желает, чтобы у сына осуществилась мечта. И хотя прекрасно понимает, что это опасная работа, тем не менее мешать ему она не имеет права. Жена Кожедуба Вероника и остальные гости стали стыдить Ивана Никитича, и тот в конце концов сказал:

— Ладно, чему быть, того не миновать…

Я вернулся в училище, и буквально через четыре дня меня вызвали в штаб и сказали, что пришёл приказ о моём увольнении в запас. Радости моей не было границ. Затем меня вызвал командир полка, который тоже пытался меня от этой затеи отговорить. Он убеждал меня, что ещё не поздно отказаться, потому что работа эта очень опасная, а он заинтересован, чтобы я остался инструктором. Больше того, он обещал, что в ближайшее время меня назначат командиром звена, а в моём возрасте это очень почётное назначение, у меня хорошая перспектива. И если я выйду на командующего и скажу, что я передумал идти в лётчики-испытатели, то это дело можно отыграть.

Он и сам понимал, насколько наивна его просьба, но тем не менее пытался использовать последний шанс и попробовать меня уговорить, прельщая перспективой военной карьеры. Но ведь я уходил не от военной службы, а шёл к своей мечте. Если бы существовала военная школа лётчиков-испытателей, я, возможно, поступил бы в неё. Правда, если бы у меня был выбор — военная школа или гражданская, я всё равно поступил бы в гражданскую. Потому что уже познакомился с её укладом, прочитал практически все книги про лётчиков-испытателей, и меня эта лётно-испытательная работа увлекла бесповоротно.

Вот таким образом я был принят в ШЛИ.

В училище я возвращался не только с радостным для меня известием, но и с выполненным заданием. Если вы помните, цель моей командировки была весьма пикантной, и вернуться с

пустыми руками я не мог.

Поэтому, хотя мне было немного не по себе, всё-таки пришлось ехать в дежурную аптеку (дело происходило в праздники). В качестве «группы поддержки» я захватил с собой своего друга Валеру Берёзкина. Едва мы переступили порог аптеки, мне показалось, что все посетители смотрят на меня. По дороге в аптеку Валера уверял меня, что предстоящая мне покупка — сущий пустяк. Но по тому, как он вежливо пропустил меня вперёд и сразу поторопился отойти в сторонку, я понял: лучшее для меня — немедленно отсюда катапультироваться.

Но было уже поздно. Посетителей в этот день было мало, поэтому мы сразу привлекли внимание девицы в белом халате, которая своим кратким и конкретным вопросом: «Чего надо?» — отрезала мне путь к отступлению.

— Да вот, горло застудил… — жалобно пролепетал я.

— Иди сюда, — скомандовала она.

— Спасибо, я пока пройдусь, посмотрю по прилавкам, — робко ответил я.

Надо заметить, что это сейчас и по радио, и по телевидению, в газетах и журналах беззастенчиво рекламируют предметы интимного туалета — и прокладки, и противозачаточные средства, причём вперемешку с рекламой стирального порошка, детского питания и зубной пасты. И воспринимается это всё легко не только взрослыми. Даже дети теперь знают, что такое не только кариес, но и «критические дни», и безопасный секс. А в те годы, о которых я рассказываю, эти темы были запретными, а значит — аморальными. Так что можете себе представить моё состояние.

Потихоньку вместе со своим тёзкой я обошёл все прилавки и наконец-то увидел нужный нам заветный товар. И пошёл прямёхонько к кассе. Протягиваю деньги кассирше, а она меня спрашивает:

— Что покупаете?

— А какая вам разница?

— За такие деньги в том отделе такого товара нет… — не отступает она.

— Четыреста штук резиновых индивидуальных изделий, — еле слышно шепчу я.

— Ха-ха, Маша, слушай, сколько у нас в отделе… хи-хи… этих самых изделий? — бесцеремонно вопрошает кассирша через весь зал.

— А? Чего? 56 штук.

— Вот, а ему нужно четыреста.

Я покраснел как рак и бросился к продавщице отдела:

— Тише, что вы орёте?

Тем временем одинокие покупатели, привлечённые нашим диалогом, стали подтягиваться к прилавку, задавая привычный для времён дефицита вопрос: «Чего дают?»

Продавщица же показала мне коробку, в которой лежали заветные изделия, и сказала:

— Вот всё, что есть. 56 штук.

— Но мне надо четыреста. Я издалека, — торопливо стал объяснять я.

— Мы из Сибири, завтра утром уезжаем, — наконец пришёл мне на помощь мой друг.

— Ладно, пойду посмотрю на складе, — смилостивилась продавщица.

Минут через десять она вернулась и сказала:

— Доплатите и берите большой короб, там пятьсот штук.

Делать нечего. Я выгреб из кармана последние деньги и заплатил. Мало того, что у меня не осталось ни копейки, мне ещё предстояло идти по улицам города с этим коробом, на котором по диагонали было крупно написано: «Презервативы — 500 штук». Но деваться было некуда, ещё один раз такой «подвиг» я совершить бы не смог. Хорошо хоть в аптеке нам этот короб завернули в бумагу. Кассирша на прощание воскликнула:

— Пока, сибирячки, заезжайте в любое время, отоварим в лучшем виде.

И добавила восхищённо:

— Вот это молодцы!

По тому, какими восторженными взглядами провожали нас редкие в тот час покупатели, мы поняли, что наша «тайна» стала всеобщим достоянием, видимо, благодаря кассирше.

Но на этом мои мучения не кончились. Домой коробку я везти не мог, мама меня бы не поняла, поэтому пришлось ехать на вокзал и сдавать её в камеру хранения. Принимающий багаж мужик поинтересовался содержимым коробки — её размеры явно не соответствовали весу. Я промолчал, но когда утром забирал коробку, по его улыбке и восхищённому взгляду его напарника понял: и эти знают…

Когда мне в голову только пришла идея командировки, мои сослуживцы улыбались. Когда составляли списки — улыбались застенчиво, когда я уезжал — с иронией. Когда же я вернулся — улыбались радостно, а вот когда этот дефицитный товар распределял — с надеждой на лишний пакетик.

Даже комэск, который перед моей командировкой заявил, что не занимается этой «ерундой», после моего возвращения попросил пару лишних экземпляров. Но я был неумолим:

— Дефицит идёт строго по списку. Тем более вы сказали, что эти изделия вам уже не нужны.

— Да это для родственников, — начал оправдываться он, мужественно перенеся мой удар ниже пояса. — А дефицит погасишь за счёт собственных средств.

Конечно, все мы смеялись от души. Когда подобный дефицит распределяется волевым решением, то сексом занимаются даже импотенты.

Как бы там ни было, но когда через неделю после этого «распределения» я приехал на побывку из лагеря, по благодарным взглядам женщин понял: как мало нужно человеку, чтобы он почувствовал себя счастливым. Так что с полным основанием я могу констатировать: моя поездка удалась на все сто процентов. Но вернёмся к основному повествованию. Получив наконец приказ на увольнение, я пришёл к ребятам и сказал им, что наконец-то всё решилось и я уезжаю. С одной стороны, все за меня радовались, с другой — нам было грустно. Мы в эскадрилье жили очень дружно, я в компаниях часто был заводилой, всем нравилось, что у меня было чувство юмора, и многие наши вечеринки были очень весёлыми. И вот в последний вечер собрались две эскадрильи, они меня провожали. Впереди был технический день. Я закупил два ящика водки, в складчину мы купили закуску. Происходило это ранней весной, и на столе у нас были молодая редиска, лучок, свежие огурчики, капуста, солёные огурцы. Кроме того, никто не пошёл на ужин, а всю еду принесли из пищеблока на наш стол. Был чудесный, очень тёплый вечер. И ребята попросили меня напоследок в лицах изобразить наших командиров и наиболее пикантные случаи из нашей армейской жизни. Я от хорошего настроения и выпитого был в ударе. Никто не обижался, многие, узнавая себя, искренне хохотали.

На следующее утро все пошли на технический день, а я, собрав вещи, поехал в Тамбов на центральную базу, чтобы оформить своё увольнение из рядов Вооружённых Сил. Надо сказать, что как только я получил этот приказ, я сразу переоделся в гражданскую форму и больше её не снимал. И увольнялся я в запас тоже в гражданской одежде. Никто мне замечаний не делал, понимая, что в случае каких-то осложнений увольнение может затянуться, но отменить его нельзя. Я чувствовал себя уже вольным человеком.

Единственная заминка вышла со сдачей табельного оружия. Оружие мне выдавали в училище, потом с этим же оружием меня зачислили в полк. Но когда я хотел сдать его в полку, мне сказали, что сдать я его должен по месту выдачи, то есть в училище. А в училище мне сказали, что оружие я должен сдать в

полку. И где-то двое с половиной суток я с пистолетом и шестнадцатью патронами мотался из Тамбова в Кирсанов и обратно. Тогда с выдачей оружия дело обстояло очень сурово, каждый патрон был на строгом счету, и оружие нам давали только тогда, когда мы заступали в наряд. Столь же суровой была и процедура сдачи оружия. И вот такое вольное обращение с оружием и перемещение с ним, тем более уже гражданского лица, не при исполнении служебных обязанностей караульной службы, было событием из ряда вон выходящим. Это сейчас на оружие можно получить лицензию, более свободно сейчас и с получением наградного оружия, а тогда с этим дело обстояло чрезвычайно строго.

39. СПАСИБО, МАМА!

Когда я приехал домой и переступил порог дома, мама меня обняла, заплакала и спросила:

— Сынок, что теперь будет?

— Мама, всё будет нормально.

Мама была несказанно рада, что я снова дома, снова с ней, но полное неизвестности моё будущее её очень тревожило. Потом, спустя годы, мама как-то решила со мной поговорить. Она уже болела, я понимал, что во многом причина её болезни — я, потому что я был её единственным ребёнком и доставлял ей много огорчений, она всё время за меня переживала и волновалась. Каждый день она со страхом ждала: вернусь я из полёта или нет. Зная, скольких друзей я похоронил и как часто они погибали, она не могла отвлечься от этих мыслей. И хотя к этому времени у неё уже были внуки, меньше за меня она переживать не стала.

И вот она вызвала меня на разговор и горько проговорила:

— Сынок, сколько же ты меня обманывал! Ты всю жизнь меня обманывал.

— Да, мама, я тебя обманывал, но я не мог поступать иначе… Это — моя мечта. Прости меня за всё.

— Я была бы самой счастливой женщиной, если бы ты всё бросил и остался дома, занимался какой-нибудь наземной работой.

Помолчав немного, она добавила:

— Хотя уважать тебя как мужчину я стала бы, наверное, поменьше.

Вот этот ночной разговор с мамой запомнился мне на всю жизнь. Когда мамы не стало, я очень часто вспоминал его. Всем, чего я достиг, я в первую очередь обязан, конечно, своей маме. Она не только родила и воспитала меня, но и помогала мне в самые тяжёлые и ответственные периоды моей жизни. Часто говорят, что моя судьба сложилась счастливо. Я с этим согласен, но большую тяжесть моей жизни взяла на свои плечи мама, жизнь которой была трудной. Мне в работе и вообще в жизни помогали очень многие люди, но больше всего я обязан именно маме. Светлая ей память.

40. РОБИН ГУД ИЗ ЖУКОВСКОГО

Я всегда был крепким парнем, много занимался спортом, в том числе и самбо, к тому же был не робкого десятка и не раз выяснял отношения с уличной шпаной при помощи кулаков. Поэтому частенько попадал в разные экстремальные ситуации из-за своего характера, особенно по молодости. Я не выносил хамства и несправедливости не только по отношению к себе, но и по отношению к совершенно посторонним людям, а потому считал своим долгом вступиться за любого, кого при мне обижали. С возрастом я понял всю тщетность своих робингудовских замашек, но очень долго я свято верил, что если каждый настоящий мужчина, так же, как и я, заряженный на справедливость, будет давать отпор хамам, в стране наступит порядок.

Энергии у меня было много, храбростью Бог не обидел, и порой я сам выступал инициатором наведения общественного порядка. Если я становился свидетелем проявления хамства, то без лишних разговоров вступал в конфликт и старался восстановить справедливость. Правда, мне тоже доставалось, потому что Нередко противник меня превосходил численно. Поэтому периодически я ходил то с фонарём под глазом, то с разбитой губой, ну а про ушибы и ссадины и говорить не приходится.

Но по мере того как я становился старше, мне приходилось уже общаться с достаточно солидными людьми — конструкторами, директорами крупных предприятий, известными лётчиками. И в таком виде появляться перед ними было уже неприлично. Они бы меня просто не поняли. Поэтому мне пришлось постепенно свой бойцовский характер обуздать, хотя сделать это было нелегко.

А после одного случая я вообще решил с уличными драками покончить.

К тому времени, о котором я рассказываю, я уже окончил Школу лётчиков-испытателей и работал на фирме Микояна. Жил я с семьёй в Жуковском и каждый вечер на машине возвращался домой. В один из таких зимних вечеров, когда рано темнеет, я поставил машину в гараж и пошёл к своему дому. Впереди меня шла симпатичная девушка, которая жила в нашем подъезде, а следом за ней увязалась компания из четырёх парней лет по семнадцать, которые начали к ней приставать. Время было не позднее, около семи вечера, народу на улице хватало, но парней это не смущало. Да и желающих заступиться за девушку что-то

было не видно.

Естественно, пришлось в ситуацию вмешаться мне. Я их вежливо попросил отстать от девушки. Они на меня и внимания вроде бы не обратили, но когда мы почти дошли до дома, вдруг резко развернулись и пошли на меня, выкрикивая угрозы. Девушка благополучно скрылась в подъезде, а я остался один на один с этим хулиганьём. И хотя их было четверо, я первым ринулся в атаку.

Как в хорошем боевике, первого я завалил ударом в челюсть с правой руки, второго — с левой, третьему я сделал подсечку, а четвёртый подбежал ко мне сзади и, когда я резко обернулся, двинул меня по губе. И тут же бросился наутёк. Я, естественно, побежал за ним. Парень оказался лёгким на ногу, к тому же было скользко, и расстояние между нами увеличивалось. Я понял, что нужно сделать рывок, иначе мне его не догнать. Я рванул изо всех сил, и в этот момент он упал и вдруг громко заорал: «Спасите! Убивают!» Я попробовал его поднять, но он продолжал валяться на земле и вопить. И вдруг так же неожиданно замолчал, резво поднялся на ноги и опять пошёл на меня. Я подивился столь резким изменениям в его поведении, но, обернувшись, увидел, что меня окружает толпа подростков, их было человек пятнадцать, вооружённых кто клюшками, кто палками. Мягко говоря, ситуация становилась для меня не самой благоприятной. А происходило это всё, между прочим, в двух шагах от жилого дома, народ всё это видел, но торопился пройти мимо. Я, конечно, бывал в разных переделках, и с ножами на меня ходили, но тут мне стало не по себе. Ситуация была угрожающая. Как-то очень ясно в этот момент я понял, что любое неосторожное движение — и могу остаться инвалидом. И тогда — прощай, любимая работа. Эта перспектива мне совсем не нравилась. И уж совсем некстати я пожалел о том, что надел новое пальто. Я только-только купил модное австрийское пальто — красивое, приталенное, которое на мне очень хорошо сидело.

В какой-то момент подростки всё-таки бросились на меня. Возможно, они и были настроены против меня очень яростно, но опыта уличных драк у них явно было маловато. Били они без разбору, хаотично, мешая друг другу, поэтому прицельных ударов было мало. Я умудрился вырваться из этого замкнутого круга, правда, потеряв при этом пуговицы с пальто. Нападавшие решили, что я своё уже получил, и остановились, держа палки наготове.

Тут вперёд выходит зачинщик драки, надевает перчатки и говорит:

— Ну что, дяденька, теперь ты будешь с большим уважением

к нам относиться? И больше не будешь обижать маленьких?

— А перчатки-то зачем? — почему-то вопросом на вопрос отвечаю я.

— А чтобы ты наш урок крепче запомнил. Я тебя сейчас бить буду.

Я понял, что второго раунда мне не избежать, и уже начал прикидывать, кого из них я положу первым. Неизвестно, чем бы всё это закончилось, но в это время к дому подкатил мотоцикл с коляской, с виду очень похожий на милицейский. С криком «Милиция!» пацаны бросились врассыпную. На моё счастье, это оказался мой сосед по дому. Он единственный зимой ездил на мотоцикле, в основном возил на нём картошку из гаража, и в тот вечер оказался очень кстати. Я, правда, не растерялся и успел схватить двоих обидчиков, один из них причём оказался моим основным противником.

— Куда это вы? — удивлённо поинтересовался я. — Вы же вроде бить меня собрались. Ну давайте, у вас есть возможность продемонстрировать свои умения.

— Дяденька, вы нас, наверное, с кем-то спутали, мы ничего не знаем, мы вас вообще первый раз видим, — вдруг заныли они. — Конечно, милиция подъехала, вы и осмелели.

— Никакая это не милиция, щенки, посмотрите внимательно, — зло сказал я. — Что, страшно без своих дружков? Это вы смелые, когда толпой на одного. А вы вот сейчас попробуйте меня побить.

Конечно, я был разгорячён дракой, разозлён, но что я мог с ними сделать? Препираться дальше было бессмысленно. Я дал им на прощание хорошего пинка, и они очень быстро удрали.

Спустя две-три недели я случайно узнал, что один из зачинщиков драки — сын известного заслуженного штурмана СССР. Мне было неприятно это узнать. К его отцу я относился с уважением, хотя и знал, что тот сильно выпивает, поэтому не стал раскручивать это дело. Ему и так с парнем было непросто.

Именно этот случай заставил меня серьёзно задуматься о том, что такая вот нелепая драка может поставить крест на моей профессиональной карьере. Любая травма — лица, рук, ног — может привести к тому, что я не смогу летать. Страшнее для меня ничего не было. После этого я стал более осторожным, осмотрительным, сдержанным. К тому же и жена сказала, что ничего своими подвигами я не добьюсь, а ей совсем не хочется, чтобы она осталась без мужа, а дети — без отца. Я не мог с ней не согласиться.

41. ДЫНЯ

Обучение в Школе лётчиков-испытателей подходило к концу. С учёбой дела у меня шли успешно, начальник лётной службы Школы дал «добро» на то, чтобы я закончил индивидуальную программу по лётным испытаниям раньше срока. Поэтому я завершил её уже в августе, до выпуска, который должен был состояться в декабре, и у меня было много свободного времени. Чтобы не терять его напрасно, я подлетывал вторым пилотом на крупных фирмах — у Туполева, Ильюшина, Яковлева, в ЛИИ. На этих фирмах всегда был дефицит лётчиков, особенно в период отпусков — летом и осенью. Летали они на больших самолётах, где требовалось два пилота, к тому же им приходилось часто летать в дальние командировки, в транспортные полёты, а «фирменным» лётчикам это не очень нравилось. Поэтому у меня была хорошая возможность набраться опыта и заодно подзаработать.

Таким образом я слетал в командировки с двумя заслуженными лётчиками-испытателями из ЛИИ — Замятиным и Козьминым, с лётчиками Княгиничевым и Тягуновым, со многими другими. Так что для того времени у меня был наработан неплохой опыт общения с экипажем.

Одна командировка мне запомнилась особенно. Я полетел в Ашхабад с ильюшинцами. Это была моя первая длительная командировка в союзную республику, и мне, конечно, было очень интересно посмотреть, как живут люди в Средней Азии. До того мне приходилось бывать в разных уголках страны, даже на Дальнем Востоке. Но, как правило, это были краткосрочные командировки, в которых и оглядеться было некогда.

В Ашхабаде времени на то, чтобы ознакомиться с городом, у меня было достаточно. И, конечно, не обошлось без приключений — в то время я ещё не справлялся со своим горячим характером.

Как-то ехали мы с Валерой Щёткиным, штурманом фирмы Ильюшина, в автобусе. На улице жара стояла около 40 градусов, поэтому в автобусе, естественно, было очень душно. Дело клонилось к вечеру. Народу в автобусе было много, места были все заняты. На одном из сидений развалился молодой мужчина, рядом с ним стояла беременная женщина. Видимо, рожать ей предстояло скоро, и стоять ей было тяжело. Но мужчина не обращал на неё никакого внимания, да ещё и закурил. Я сделал ему замечание — никакой реакции. Тогда я просто подошёл к нему, отобрал сигарету и выкинул в окно. Он, конечно, взорвался

и полез в драку. А я начал выталкивать его из автобуса. Больше всего меня удивило то, что пассажиры поддержали не меня, а дружно выступили на защиту этого хулигана. Беременная женщина молчала, как будто её это совсем не касалось. Общественность в автобусе бурно возмущалась тем, что приезжие пытаются наводить свои порядки в их городе, учат их жить. Слышать это было неприятно, но я всё равно вышвырнул парня из автобуса и вместе с Валерой вышел сам. Видим — парень идёт за нами. Решили проверить — случайно или нет. Остановились — он тоже остановился. Потом, увидев телефон-автомат, он стал кому-то звонить. Я понял, что дело пахнет керосином. Время позднее, чужой город, место незнакомое. Я предложил Валере добежать до первой подворотни, и если парень побежит за нами, разбежаться в разные стороны. Мы так и сделали, но в подворотню за нами парень не сунулся — видимо, всё-таки побоялся. А мы пересекли дворик, выскочили на какую-то боковую улочку, по ней — на главную, сели в автобус и благополучно добрались до своего дома. Вот таким было моё первое знакомство с Ашхабадом.

А в общем-то нас там принимали тепло и радушно, и мне этот город запомнился доброжелательными улыбками, удивительным восточным базаром, азиатским колоритом, своеобразным укладом жизни.

Когда мы уезжали, Ваня Кандауров, радист из нашего экипажа, спросил меня:

— Сколько ты будешь брать дынь?

— Ну, одну, наверное, возьму.

Ты что, с ума сошёл? Кто же из Средней Азии везёт всего одну дыню?!

— А сколько она стоит?

— Да три копейки за килограмм.

— Быть этого не может!

Оказалось, в Средней Азии может. Действительно, огромнейшая дыня-«андижанка», килограммов на тридцать, стоила что-то около рубля. В результате мы их взяли много.

На самом деле перед командировкой новый начальник Школы лётчиков-испытателей Фоменко вызвал меня и чуть ли не приказал привезти из Ашхабада дыню. Когда меня просят о чём-то по-хорошему, я готов в лепёшку расшибиться, чтобы эту просьбу выполнить. И очень не люблю, когда меня о чём-то просят в приказном порядке. Поэтому и ответил ему не очень любезно, в результате он на меня разозлился и буркнул, что я могу ничего не привозить. Но раз уж дынь я купил много, то и на его долю хватало.

Привёз я из Ашхабада дынь штук тридцать. Естественно, по телефону предупредил начальника, чтобы меня обязательно встретили. Прилетели — а меня никто и не встречает. И как их везти в город? Ильюшинцы уже все уехали, а я стою я у этой горы дынь и не знаю, что мне делать. Стою час, полтора, два и понимаю, что надо как-то из этой ситуации выпутываться. Начал дыни раздавать — диспетчерам КДП, солдатам. Они в благодарность выделили мне две огромные сетки, туда я сложил оставшиеся четыре дыни и потащился на проходную. Пока я до неё дошёл, проклял всё на свете. На проходной ещё одну дыню отдал солдатам. Осталось у меня всего три дыни, но огромные, и пошёл я с ними в посёлок, где мы жили. По дороге встретил жену Юры Чернышёва Татьяну — одну дыню отдал ей. Потом встретил Валеру Молчанова — и он получил в подарок дыню. В Школу я заходить не стал, а с этой оставшейся дыней, весом килограммов в двадцать, поехал домой в Москву. Добирался сначала на электричке, потом на метро, потом в троллейбусе, потом пешком. Все руки оттянул этой сеткой. Приехал домой злой как собака. Дыне, конечно, все обрадовались — и мама с отчимом, и жена. Дыня оказалась необыкновенно вкусной, удивительно ароматной и сладкой, как мёд. Когда мы её разрезали, вся квартира мгновенно пропиталась этим душистым запахом. «Что ж ты, сынок, всего одну дыню привёз?» — спросила меня мама. Я ей ничего рассказывать не стал, но как вспомнил свои мучения… Да пропади она пропадом, эта дыня! Лучше бы я пошёл на рынок в Москве и купил бы точно такую же без всяких проблем. Ну, обошлась бы она мне в десять рублей — ну и что? А я тащил её аж из Жуковского, да ещё своим ходом…

Начальник меня, конечно, спросил, где обещанная ему дыня.

— Съели, — лаконично ответил я.

— Что значит — съели?!

— А то и значит. Меня же никто не встретил.

— Всё равно ты должен был привезти дыню!

— Во-первых, я никому ничего не должен, а во-вторых, встречать надо было.

В общем, разговора у нас не получилось, а у него на меня появился зуб.

Начальник ШЛИ Фоменко пользовался у нас уважением, но у меня с ним отношения не сложились. Может, этот случай с дыней был тому виной, может, ещё что-то, но факт остаётся фактом. Когда нас начали отбирать на работу в различные фирмы и в ЛИИ — а меня хотели взять в ЛИИ, хотя мечтал я, конечно, о фирме Микояна, — то моя фамилия почему-то выпала из этого списка, и меня «перебросили» на Иркутский завод. Потом я узнал,

что был в списках и на микояновскую фирму, но командир заявил, что опыт у меня маленький, я мало летал на современных самолётах, и вроде бы как мне на микояновской фирме делать нечего.

А мне он сказал странную фразу:

— И вообще, если тебе будут предлагать, ты откажись!

— Да мне пока никто и не предлагал, от чего отказываться-то? А если предложат, никогда не откажусь.

Из-за того, что отношения наши, как я уже сказал, не сложились, он очень не хотел, чтобы я пошёл на микояновскую фирму, и начал на меня давить, чтобы в случае моего распределения туда я от него отказался. Более того, у меня была запланирована программа по методике лётных выпускных экзаменов на МиГ-21, а Фоменко их заменил на Ту-16, а потом и Ту-16 заменил на Як-28. И всё-таки я отлетал эту программу и на МиГ-21.

В результате мне эти козни оказались даже выгодны: я хоть немножко полетал.

Мои коллеги Юра Митиков и Юра Чернышов говорили мне:

— Ну что ты упёрся, почему тебе обязательно надо идти на фирму Микояна? Откажись. Тебя и в ЛИИ возьмут.

Но я им ответил то же самое, что и начальнику ШЛИ Фоменко: на фирму Микояна меня пока ещё не приглашали, а потом, где гарантия, что, если я откажусь от такого предложения, меня возьмут в ЛИИ? Меня и так уже сватают то в Воронеж, то в Иркутск. Не говоря уже о том, что такой шанс мне больше не представится. Вся эта мышиная возня мне была не по душе.

Часть II
НЕБО

1. МУКИ РАСПРЕДЕЛЕНИЯ

И тут меня вызвал шеф-пилот фирмы Микояна Александр Васильевич Федотов. Он сидел в машине вместе с Петром Максимовичем Остапенко. Они со мной поговорили, и Федотов спросил: как я отнесусь к предложению пойти к ним на фирму?

— Положительно, — ответил я.

— Нет, ты должен хорошенько подумать. Даю тебе два дня, а потом скажешь о своём решении.

— Да что тут думать-то? Я уже всё решил.

— Нет, ты всё-таки подумай!

Прошло два дня. Федотов не появился. Прошла ещё неделя. Я не знал, что мне делать, потому что начальник ШЛИ продолжал настаивать на том, чтобы я отказался от приглашения на микояновскую фирму. Я ему объяснил, что меня пригласил на фирму Федотов. На это он мне возразил: раз на тебя нет официальной заявки, то и говорить не о чем. Соглашайся на Иркутский или Воронежский завод. Но от этих предложений я отказался:

— Как вы решите, так и решите, а я согласия на это давать не буду.

Очевидно, у него всё-таки была информация, что микояновская фирма имеет на меня виды. Наверное, зная характер Федотова, он хотел вырвать у меня согласие на распределение на заводы и поставить Федотова перед свершившимся фактом. А узнав, что я не хочу на фирму, самолюбивый Федотов больше никогда бы не стал заводить со мной разговор об этом. Таким образом, я бы остался с носом.

Ситуация для меня была крайне неприятная. Я не знал, что мне делать, и спросил совета у своего друга Валеры Молчанова. Он мне сказал: самое главное, стой на своём и ни на какие другие предложения не соглашайся. У него дела тоже обстояли неважно. Он хотел попасть в ЛИИ, но его туда не взяли. Валера, конечно, очень расстраивался и уж совсем было решил ехать на Комсомольский завод. Но тут его фамилия мелькнула на туполевской фирме. Мы с ним долго обсуждали, где ему лучше работать. У него была стремительная душа, он хотел летать на истребителях и был весь в сомнениях по поводу предложения идти на туполевскую фирму. Я ему сказал:

— Валера, всё-таки опытное конструкторское бюро это не серийный завод, здесь работа гораздо интереснее, ещё неизвестно, какие самолёты будут испытывать на фирме… Я считаю, тебе нужно соглашаться.

Этот вопрос мы с ним обсуждали не один раз, и это, наверное, сыграло свою роль. Сыграло свою роль и то, что его жена была актрисой, она играла в Театре оперетты, и, естественно, переселение в Комсомольск-на-Амуре её вряд ли бы обрадовало. Скорее всего, Валере пришлось бы оставить её в Москве и лишь иногда навещать в командировках. Да и актёры часто бывают на гастролях, так что неизвестно, как часто они могли бы видеться. Думаю, учитывая семейные обстоятельства и принимая во внимание мои доводы, Валера и принял решение остаться на туполевской фирме. Мы с ним продолжали дружить.

Дружба наша началась в Школе лётчиков-испытателей. Первый, с кем я там познакомился, был Володя Херадинов, впоследствии старший лётчик-испытатель Горьковского завода, очень красивый, крепкий, спортивный парень. Родом он был из Тамбова. А я в Тамбовском училище работал инструктором. Ему обо мне рассказали, и мы познакомились. Я смотрел на него уже как на профессионального лётчика-испытателя, так как знал, что он очень много летал на МиГ-21.

Я был, повторюсь, крепкого телосложения, накачанный, занимался многими видами спорта (самбо, ручной мяч). Весил больше 90 кг, причём это был вес мышц. Так вот, когда я пришёл на первое занятие, все внимательно на меня посмотрели — а у нас в группе было 23 человека. Я сел на заднюю парту, ко мне подошёл Валера Молчанов и сказал:

— Привет, парень! Ты что, грузчиком работал?

Я немножко обиделся и ответил:

— Да нет, инструктором.

— Да ты не обижайся, просто удивляюсь — где же можно такие маховики заработать?

Так мы с ним и подружились. Мне было приятно, что он подошёл первым. Человек обычно тяжело входит в новый коллектив. А ребята к тому времени учились вместе уже полтора месяца, и мне было непросто стать среди них своим.

У нас в Школе стоял бильярдный стол, и в перерывах мы всегда гоняли шары — обычно пара на пару. У меня это неплохо получалось, и мы играли в паре с Валерой. Мы никогда не били подставок, и наши соперники называли это «барскими замашками». Но мы считали, что лучше проиграть, чем забивать подставки. Но выигрывали мы всё-таки гораздо чаще, чем проигрывали. А поскольку игра была «на вылет», то многим желающим приходилось подолгу ждать, когда эта «барская парочка» вылетит. К сожалению, на микояновской фирме бильярдного стола не было, а вот у туполевцев стол был, и Валера часто там играл. У меня же практики было гораздо меньше, я

играл от случая к случаю — когда прилетал в Горький, Луховицы или заходил в ЛИИ…

2. «ТАНЦЫ» НА ЛЬДУ

Первые же уроки в ШЛИ показали, насколько внимательным надо быть на каждом этапе полёта. И на выруливании, и на заруливании. Даже на таких простых этапах лётчики порой совершают роковые ошибки. Вот случай из моей практики.

В тот день техники не советовали нам вылетать, поскольку стоянка была покрыта снежком, но мы с моим инструктором Шевяковым их не послушались. Шевяков сказал, что надо использовать момент, поскольку до этого стояла плохая погода и мы летали мало. Опыта у меня тогда большого не было, тем более связанного с рулёжкой по заснеженной поверхности, но кураж был. К тому же Шевяков на меня полностью положился — я осваивал один тип самолётов за другим и был на хорошем счету. Полёт прошёл нормально, и когда мы сели, я немного расслабился. А заруливать предстояло в горку. Конечно, не надо было выпендриваться, надо было просто дождаться буксира. Но уж очень хотелось самому зарулить на стоянку. Летали мы, кстати, на достаточно большом самолёте — Ту-16. Самолёты же друг от друга отстояли ну, может, метра на полтора консоль от консоли. И когда я стал сруливать на стоянку, затормозить на снегу мне не удалось, и машина начала скользить. Мне бы выключить двигатель, а я старался поднажать на тормоза, и вместо проведения импульсного торможения я их просто зажал. Шевяков громко ругал и меня, и себя. Не знаю, то ли по этой причине, то ли по счастливой случайности, но мы остановились буквально в сантиметрах двадцати от другого самолёта.

Следующий случай связан с одним из корифеев нашей авиации, знаменитым лётчиком. Он прилетел на Ан-2 и стал заруливать на стоянку. А очень близко от того места, куда он должен был заруливать, техник поставил высокую стремянку для обработки верхней части крыла самолёта. Корифей не обратил на это внимания и решил показать, как нужно лихо заруливать. На Ан-2 это не так легко сделать — чётко поставить самолёт там, где он должен стоять. Кончилось тем, что он задел стремянку и повредил крыло. Вот вам и корифей.

Был и куда более печальный случай, он произошёл в Школе лётчиков-испытателей, когда один слушатель попал в сугроб на самолёте МиГ-19. Я не знаю, что случилось, какую он допустил ошибку, почему с рулёжки заехал в сугроб… Но он решил выйти с рулёжки с помощью увеличения оборотов, и самолёт вроде бы поддался, а потом опять завяз в сугробе. И тогда лётчик решил кратковременно включить форсаж, раз — и выскочил на рулёжку,

где столкнулся с другой машиной. Взрыв и пожар. Мы потеряли хорошего лётчика. Эта трагедия лишний раз показала, что нет простых элементов на этом этапе.

Со мной тоже был случай не совсем приятный. Надо сказать, в ШЛИ программа была довольно насыщенной, и за полтора года мы должны были примерно на пятнадцати типах самолётов вылетать определённую программу. В том числе и по методике лётных испытаний, не говоря уж об её освоении. Полётов давалось мало — два, три, а иногда всего один, контрольный — и нужно было вылетать самому.

Пренебрежение к определённым методикам всегда влечёт за собой какие-то неприятности. Недостаточно хорошо изученная материальная часть самолёта тоже может привести к печальному итогу. Как-то после выполнения очередного полёта Шевяков мне говорит: «Так, сегодня полетим на Ту-16». Ну, я Ту-16 изучал, вроде бы всё понятно, но кое-каких нюансов, конечно, не знал, хотя и инструкцию вроде бы прочитал. Когда меня стали усаживать в кресло, я всё проверил — всё нормально, закрепились и вырулили. У нас в ЛИИ есть две полосы — длинная и короткая. Короткая она, конечно, относительно — 2900 метров, но с учётом того, что подходы там очень плохие, она действительно является короткой. Потому что с одной стороны там протекала река и был откос, а с другой стороны — город Раменское, железная дорога и пруд. Так что подходы к ней действительно не совсем удачные. Мы выруливаем на эту короткую полосу, проверили всё, как положено, и — по газам. Я даю команду инструктору, то есть правому пилоту, держать газы. Он держит. Настроение у Юрия Алексеевича в тот день было хорошее:

— О'кей, никаких вопросов, всё правильно делаешь, молодец!

Дальше я отпускаю тормоза — а там было стояночное торможение, и двигатели где-то секунд десять на «максимале» отработали. Итак, я снимаю самолёт со стояночного тормоза, и мы покатились вперёд. И тут, как только сработал тормоз, моё сиденье полностью откатилось назад, в предкатапультированное положение. Очевидно, когда меня усаживали в кресло, его нечётко пристыковали, а я сам недостаточно внимательно проверил и проконтролировал его положение. В результате я откатился назад, и штурвал оказался в свободном состоянии. Шевяков смотрит чуть-чуть правее и вперёд, поэтому меня не видит и продолжает комментировать: мол, даже несмотря на небольшой боковой ветер, направление держишь чётко, прямо по оси ВПП. А я ему кричу, что нахожусь в полном откате. Но дело в том, что когда я откатился, радиотелефон, естественно, оказался

мне недоступен — чтобы передать Шевякову информацию, мне было необходимо нажать кнопку СПУ или «Рация» на штурвале, поэтому он меня не только не видит, но и не слышит. И продолжает дальше комментировать: мол, всё идёт о'кей и пора плавненько поднимать колёсико. Естественно, я колёсико поднять не могу, потому что привязан ремнями вместе с парашютом к креслу, а оно в настоящий момент далеко от штурвала. Я кричу ему во всё горло:

— Бери управление! Бери управление!

А он продолжает комментировать:

— Ага, понимаю, хочешь с трёх точек взлететь. Но для первого полёта это лихачество!

Я ему снова кричу во всё горло и пробую достать его маской — я успел её за это время отсоединить. Наконец мне удалось его ударить. Когда он почувствовал, что я его бью, он, естественно, повернулся лицом ко мне и начал возмущаться — мол, как ты вообще посмел поднять руку на инструктора. Но тут Юрий Алексеевич наконец «въехал» в ситуацию и обругал меня самым, так сказать, площадным образом. Понять его можно: самолёт-то взлетает сам по себе, и виноват в этом я, орущий ему изо всех сил:

— Полоса кончается! Кончай материться, бери ручку на себя!

В это же время руководитель полётов нервным голосом спросил по позывному:

— 16-й, в чём дело?

Тут Шевяков взял наконец штурвал на себя, и мы на повышенной скорости оторвались вверх.

При наборе высоты он всё ещё матерился и приказывал мне взять управление на себя. Но я не мог выполнить эту команду, так как мы шли в наборе, и ответил:

— Переведи самолёт в горизонт, и тогда я смогу хоть как-то подъехать и закрепиться как положено!

Мы долго ещё выясняли отношения, пока не зашли на посадку. Я спросил:

— С заруливанием на стоянку?

— Да.

Когда мы сели, он сказал:

— Давай по газам!

И мы снова полетели. В режиме радиомолчания мы сделали ещё два полёта, и когда вышли, он проворчал:

— Хотел тебя выпустить после первого полёта, а теперь сделали два лишних…

Далее он выругался в том смысле, что хреновее меня лётчиков не бывает, но тем не менее приказал мне взять с собой

слушателя и выполнять самостоятельный полёт.

В это время очень усилился боковой ветер, и я заметил ему, что это на пределе инструкций.

— Ничего, справишься, а после того, как ты такое натворил на первом вылете, лучше бы тебе со мной не пререкаться!

Вот такой разговор у нас состоялся, и я полетел. А вечером, когда мы уже сидели с ребятами в домике слушателей, я рассказал им эту историю, и весь наш курс — 23 человека — держался за животы от хохота. Меня просили ещё и ещё раз рассказать этот случай. Конечно, ситуация была, с одной стороны, комичной, а с другой — могла бы закончиться трагически. Хотя рассказывал я об этом случае довольно долго, на самом деле всё уложилось секунд в тридцать… Но за эти полминуты мы с Шевяковым успели друг другу многое сказать.

Вывод прост: в подготовке к полётам не бывает мелочей. Простая вещь: механик не до конца пришпилил моё кресло, а я не проконтролировал фиксацию. А могло бы закончиться катастрофой…

Был и ещё один комичный случай. Мы уже собирались уезжать к себе в домики, и тут Шевяков сказал, что есть возможность подлетнуть на Ил-18, который был задействован на испытаниях. Мы долго пробивали полёт, но вдруг пошёл сильный снег, а потом лёг туман. Но Шевяков уже завёлся: летим!

Когда мы пришли на аэродром, он был почти скрыт сине-белым маревом, висели серые облака и с речки клубился волнами туман. Условия непростые. Однако Шевяков сказал руководителю полётов, что у нас Ил-18 и керосина хватит до Урала и обратно. А пока будем летать, погода разгуляется. К тому же общесоставляющая ветра была всё-таки на юг, и туман только изредка подносило к взлётной полосе. Но тем не менее руководитель полётов нас не выпускал.

Тогда Шевяков пошёл на хитрость. В то время у нас было вертолётное отделение, и там служила одна девушка, Галина Расторгуева, дочь знаменитого испытателя Николая Расторгуева. Инструктор к ней подошёл и тихим вкрадчивым голосом сказал:

— Галочка, я тебя сейчас выпущу, но ты должна передать сводку о нормальной хорошей погоде.

— Юрий Алексеевич, я всё поняла, всё сделаю, спасибо, что разрешили!

Для вертолётов нижний край может быть значительно меньше, они могут отрабатывать и висение — это когда вертолёт просто поднимается на небольшую высоту вертикально вверх и держит это положение, а затем снова опускается. Галина поднялась, сказала, что погода нормальная. Руководитель

попросил её пройтись по полосе и доложить истинную погоду. Ей нужно было доложить, что погода минимум — 150 на полторы. А Галя сказала, что видимость 500, нижний край порядка 70 м. Шевяков взорвался:

— Двустволка бессовестная!

И приказал «зарулить» Расторгуеву.

Где-то через час погода улучшилась, и мы снова побежали к самолёту. На лётной работе постоянно сталкиваешься с такой дерготнёй, и лётчику нужно быть вдвойне внимательным. Сели, я даю газ, а самолёт не выруливает. Спрашиваю у техников:

— Убрали колодки?

— Да, — отвечают, — убрали, всё нормально!

Шевяков приказывает:

— Давай побольше обороты!

Я даю. Опять ничего. Тогда ведущий инженер говорит:

— Господи, да дай ты «максимал», тут же его уберём!

Я понимаю, насколько это опасно. Но, с другой стороны, рядом сидят достаточно опытные люди, наверное, они соображают, что делать в такой ситуации. С большим недоверием и опаской вывожу два внутренних двигателя на полный оборот. Самолёт как стоял, так и стоит. Бортинженер Жаров, человек с юмором, замечает:

— Примёрз, наверное…

В это время техники внизу вдруг замахали руками, закричали. Что они кричали, нам слышно не было, но, судя по их жестикуляции, там было что-то нехорошее. Оказывается, кто-то поленился и положил заглушки двигателей на краю площадки. В результате, когда я дал полный газ, они отлетели метров на сто. Хорошо хоть не задели никого, только провода порвали.

Конечно, когда я изучал инструкцию лётчику, я должен был укрепить навыки с помощью тренажа. Но эта пресловутая спешка всегда приводит к беде. Поэтому в авиации «быстро» — это значит медленно, без перерывов. И ещё одно: если у тебя есть хоть маленькое сомнение, остановись и ликвидируй пробел. Потому что если в каком-то другом деле может «пронести», в авиации на это надеяться не приходится, наоборот, именно это в полёте и случится. Эту закономерность я проверил на своей лётной практике.

Как оказалось, всё дело было в стояночном торможении. Это я сообразил, услышав слово «примёрз». Дело в том, что на Ил-18 стояночное торможение находилось на штурвале в виде простого тумблера. А мне про это никто не сказал. Не заметив никакого рычага, я решил, что оно здесь просто отсутствует. Хотя, конечно, странно: тяжёлый самолёт — и без стояночного торможения! Так

не бывает. Сейчас даже истребители и то стали выпускаться со стояночным торможением. Как я сразу не сообразил? Бывает… А в другой ситуации расхлябанность и незнание материальной части могли закончиться печально.

3. У ПРИРОДЫ НЕТ ПЛОХОЙ ПОГОДЫ

Теперь о погоде. У нас часто прорывалось: давай, давай вперёд! Действительно, лётчику хочется попробовать слетать и в плохую погоду, но во всём надо знать меру. Чем хуже погода, тем больше нужно думать о своей безопасности. Держаться поближе к «точке», чётко отслеживать тенденцию развития погоды.

В Школе лётчиков-испытателей у нас был один неприятный случай. Летать в сложную погоду по приборам у меня получалось хорошо. И вот как-то раз — дело было зимой — все полёты «отбились» из-за тумана. Он образовывался над поверхностью незамерзающих источников и водоёмов. И вся низина, где находится Жуковский, из-за Пехорки и Москвы-реки закрывалась туманом. В тот день его стало затягивать даже на приаэродромные территории, и он постепенно усиливался.

К тому времени мы уже начали летать на Ан-24. Когда я сел за штурвал, туман стал подходить ещё ближе. Но Шевяков, как всегда, был настроен решительно. К тому же его развеселил недавний случай в полёте.

Дело в том, что Миша Покровский, слушатель из нашего экипажа, прекрасно летал, но у него была негативная реакция на резкие окрики инструкторов. Он сразу замыкался и иногда немножко комплексовал. А среди технического экипажа встречались ребята, которые любили подначить слушателя и, наоборот, подмаслить командиру. Шевяков же своё плохое настроение часто срывал на подчинённых.

Наш бортинженер Боря Недашковский, здоровенный детина под два метра, всегда любил садиться между лётчиками и комментировать полёт. Шевяков, допустим, уже читает журнал какой-нибудь, а Боря вдруг возьмёт и скажет с товарищеской улыбочкой:

— Что-то параметр такой-то не выдерживается и скорость чуть гуляет…

Шевяков сразу заводится и кричит слушателю:

— Держи режим как следует! Ты же испытатель, лётчик первого класса, а так летаешь!

В тот день рулил Миша. А я ему как раз перед этим сказал:

— Да заведись ты тоже, крикни на него!

— Не могу я…

— Ну, не на него… Просто прояви свой характер, в конце-то концов!

По инструкции лётчику при заходе на посадку и при посадке надо было выполнить определённые операции с системами и

подавать для этого специальные команды: «выпустить шасси», «выпустить закрылки», «заходим», «на глиссаде», «касание», «двигатель на „малый газ“». Потом следует команда «ноль» (она касается винта), а когда она проходит, винт ставится на отрицательную тягу, для чего подаётся команда «снять с упора».

Когда Миша стал заходить на посадку, Боря не замедлил прокомментировать его действия:

— Можно было бы и поточнее, чуть-чуть правее…

Шевяков услышал это и взорвался:

— Покровский, тебе не стыдно, ну что ты заходишь, как бык!..

А Миша заходил нормально, небольшие отклонения от оси действительно были, но не такие большие, чтобы их так зло комментировать. Тем временем самолёт идёт на посадку. А перед этим Миша доложил, что скорость 300 км/час. Недашковский это как бы пропустил мимо ушей. Тем временем скорость снижается до 280–290. И Борис спрашивает:

— Скорость?

Миша ему отвечает:

— Да я же тебе сказал, что её нужно держать!

— Нет, я не слышал, нужно говорить громче.

Я подмигнул Мише. Мы производим посадку, дальше нужно было дать команду «Убрать „малый газ“» — Миша нормальным голосом и говорит:

— Убрать «малый газ»!

Боря убирает. И вдруг Миша как заорёт:

— Ноль!!!

Недашковский такого поворота не ожидал и аж подпрыгнул. Но поскольку он был огромнейшего роста, а вверху находился пульт АРК, то он своей головой разбил щиток компаса и взвыл от боли. В это время Миша опять как закричит:

— Снять с упора!

Недашковский огромными вытаращенными глазами смотрит на Михаила, Шевяков, повернувшись, тоже говорит с деланным изумлением:

— Покровский, что это с тобой?

Мы все громко засмеялись, и я сказал Недашковскому:

— Ремонт, Боря, за твой счёт!

…Итак, мы завелись и полетели. Настроение у всех было хорошее. Даже Недашковский вроде оценил Мишин юмор и успокоился. А погода всё ухудшается и ухудшается. Руководитель нам говорит, что закрыта Чкаловская, закрыто Домодедово, Третьякове тоже закрыто. Шевяков ему отвечает: мы тут вокруг «хвоста» крутимся. А мы видим, что туман почти вплотную подошёл к полосе, где-то метров 500 оставалось, и стеной стоит

уже минут двадцать. Конечно, нужно было всё-таки заходить на посадку и заруливать, но видимость порядка около тысячи метров, нижний край трудно определить. И погода — как раз то, что надо для тренировок. В тот момент, когда мы решили сделать последний заход, туман неожиданно резко выпал на полосу и полностью её закрыл.

Руководитель полётов сказал, что он полосу не видит, что все аэродромы в Подмосковье закрыты, за исключением Кубинки. Надо принимать решение самим. Мы ответили: будем садиться на полосу и по мере подхода к ней примем решение, хотя топлива У нас оставалось очень мало, вряд ли бы его хватило До Кубинки. Впрочем, там погода была не лучше, и никто не гарантировал нам благополучную посадку.

Ситуация накалилась. Мы стали выполнять заход на посадку. Тишина стояла такая, что было слышно подрагивание сломанных рычагов от АРК. Мы вышли на дальний привод, руководитель полётов сообщил нам дальность и добавил, что мы на курсе. Курсо-глиссадная система, надо заметить, работала хорошо. Шевяков велел мне выполнять полёт, а сам наблюдал за тем, как я выдерживаю режим. Кстати, такая практика правильная: командир должен смотреть, как его помощник выполняет заход на посадку, и контролировать весь процесс. Это потом было отражено в методике. Но Шевяков интуитивно подошёл к этому сам — сказался опыт.

Мы прошли ближний привод. Высота — 50–30–10 метров, но полосы не видно. Мы постепенно приближались к полосе и уже начали по радиовысотомеру примерно определять высоту. Дальше я плавно выровнял самолёт и выдерживал вертикальную скорость где-то порядка полметра. Самолёт завис и шёл на скорости, близкой к посадочной. Где-то примерно через километр мы немножко ткнулись шасси и поняли, что сидим. В этот момент все, кажется, перестали дышать. Обычно я очень мягко сажал самолёт, и Боря Недашковский этим всегда восхищался, удивлённо спрашивая: «Неужели мы сидим?» Сейчас же все только и думали, как бы остаться целыми, и никого не интересовало качество посадки.

Теперь остался «пустячок» — выдержать направление. Сделать это было весьма затруднительно, потому что боковых огней полосы не было видно, и мы «бежали» на пробеге будто сквозь белую стену, но везение и тут помогло — курсовой маяк не болтался, как обычно, а устойчиво показывал направление, хотя у меня и не было стопроцентной уверенности, что показывал его правильно.

Руководитель полётов сказал:

— Осторожно притормаживайте и заруливайте на рулёжку напротив меня!

Они не видели нас и не видели полосы. Можно понять их состояние: в любой момент могло произойти самое непоправимое. Да и у нас нервы были натянуты как струна. Дальше мы плавненько поставили РУД на «ноль», сняли с упора, потихоньку притормозили. Преимущество нашей полосы состояло в том, что она была достаточно большой; курсовой маяк, естественно, стоял в начале полосы, в противоположном конце от нас. По нему хорошо определять направление посадки на пробеге, если нет флюктуации — а в этот лень нам повезло и помех было мало: курсовая стрелка абсолютно точно стояла по нулям, не болталась. Обычно около земли, начиная метров с 15, а иногда даже с 30, намечаются флюктуационные разбалтывания стрелки, и очень трудно с этой высоты подойти точно к ВПП. А здесь всё прошло удачно, и мы, порулив немножко, затормозили самолёт до полной остановки. А дальше надо было принимать решение. Мы попробовали двигаться немножко влево, но огней не встретили. Потом забрали от осевой немного вправо, но тоже огней не увидели. А с учётом того, что полоса наша была очищена не до конца, мы боялись зарулить в заснеженную её часть. Правда, мы и так сели за порогом разрешимого, но не хотелось эту ситуацию усугублять ещё и заруливанием на неработающую часть полосы. Но терять нам было уже нечего, поэтому мы сослались на какую-то причину и выключили двигатели. И попросили, чтобы нам прислали буксировщик для заруливания самолёта. Нам ответили, что рядом с КПП находятся две машины, которые не могут отъехать, потому что ничего не видно. Мы открыли боковую дверь из пассажирского салона и вышли. Каково же было наше удивление, когда мы не увидели даже стойки шасси, такой был густой туман! Недашковский опечатал дверь, и мы дружно пошли под углом в 90 градусов влево, дошли до края полосы и дальше по краю полосы добрались до первой рулёжки. С большим трудом где-то за час мы добрались до КДП, затем на автобусе ещё часа за полтора — до главного КДП и здания управления, где находились диспетчеры. И уже оттуда мы смогли поехать к себе в гостиницу. Помню, после этого мы зашли в кафе «Ёлочка», и Шевяков предложил это дело обмыть. Все были крайне возбуждены, хотя почему-то немногословны. Выпили немного коньяка, разомлели, и словоохотливость вместе с радостным настроением к нам вернулась.

Вообще надо сказать, что в период обучения необходимо во всём полагаться на инструктора. Тем не менее лётчик, особенно

лётчик-слушатель, должен и самостоятельно задумываться над этапами своего полёта и чётко понимать, где какие границы существуют и как методически правильно выполнять полёт. Скажу ещё больше: накануне вместе с лётчиком-инструктором надо разобрать все нюансы и этапы полёта. Тогда любое отклонение от задания не застанет вас врасплох. А главное — не возникнет непонимания между инструктором и слушателем.

4. О ПОЛЬЗЕ НЕПОСЛУШАНИЯ

Если же непонимание всё-таки возникает, всегда нужно не стесняться переспросить, задать дополнительные вопросы. Ситуация, в которой слушатель из ложной скромности боится переспросить инструктора, не желая ему перечить, а инструктор в этот момент выступает сторонним наблюдателем, может закончиться печально. Подобное произошло у нас с Шевяковым.

Мы полетели на МиГ-21. Нижний край облачности — 200 метров. Взлетели с курсом на Раменское, сразу же в облака на наборе. Через минуту вдруг в наушниках раздаётся:

— Валера, ты опять лихачишь, ерундой занимаешься! В таких сложных условиях это недопустимо! Немедленно отдай ручку от себя!

Я шёл в наборе где-то порядка 20 градусов, всё согласно инструкции, скорость уже была под 850 км/час. 850–870 — это та скорость, с которой по инструкции самолёт должен выполнять набор высоты. А высота у меня была уже где-то 1000 метров, то есть никаких проблем не возникало. И вдруг этот истошный крик Шевякова. Я ему отвечаю:

— Вы не поняли, у меня всё в порядке!

— И ты называешь это в порядке?! Как тебе не стыдно! Выполняй, кому сказано!

Я резко отжал ручку от себя. Как только я это сделал, самолёт резко изменил угол траектории. И Шевяков ещё раз крикнул:

— Я кому сказал, ручку от себя!

Но самолёт и так уже шёл с углом пикирования где-то порядка 30 градусов. Единственное, что я успел, — убрать газ. На что Шевяков крикнул:

— Почему убираешь газ?

— Скорость растёт, — попытался я объяснить ему ситуацию.

А приборная скорость была уже за тысячу, и мы неслись к земле. Стало ясно: в возникшей ситуации есть какая-то ошибка.

Тогда я энергично и резко взял ручку на себя, и мы, уже с переломленной траекторией, вырвались из-за облаков. Помню, увидел какие-то трубы, лес… Мы прошлись, едва не касаясь фюзеляжем каких-то вышек, и постепенно стали подниматься вверх. В наушниках стояла тишина. Потом я услышал команду:

— Немедленно на посадку!

По-прежнему ничего не понимая, я погасил скорость, запросил на посадку, а зайдя на неё, мягко коснулся ВПП и спросил:

— С конвейера?

То есть уточнил, надо ли мне снова взлетать. Хотя до этого руководитель полётов запросил, почему мы заруливаем, ведь мы должны были полететь в зону. Шевяков ответил, что так надо. Заруливаем в отряд. Гробовая тишина. Понимаю — не к добру. Когда мы вышли, Шевяков сказал, что полёт на этом закончен. Потом отвёл меня в сторону и вместо обычного нагоняя сказал:

— Валера, я не включил авиагоризонт…

Вот почему, когда мы оторвались от земли, у него сложилось впечатление, будто я потащил ручку как бы на «петлю». Естественно, он, сообразуясь с положением, которое индицировалось у него на авиагоризонте, решил резко отдать ручку от себя. Хорошо, что моё непротивление командам инструктора работало до определённого предела. Только когда мы вырвались из-за облаков, Шевяков понял, что он совершил ошибку перед выруливанием. Он включил авиагоризонт, но в кабине инструктора ещё есть включение и выключение крена и тангажа. Крен-то он поставил нормально, а тангаж у него был выключен. Мы были буквально на волоске от непоправимого.

В этот день мы с ним больше не летали. Обычно после стрессовых ситуаций Шевяков всегда говорил, что нужно пойти немного расслабиться. Мы пришли в кафе, благо погода была нелётная, и там увидели Федотова с Остапенко. Они нас спросили, почему мы пришли так рано. Шевяков ответил:

— Саш, ты знаешь, мы с этим мальчиком часа два назад чуть не глотнули земли…

Не вдаваясь в подробности, он рассказал о случившемся. Они покачали головами. И мы выпили.

5. МОИ «ВОРОТА»

Когда Шевяков корил меня за лихачество, он был отчасти прав. У меня действительно всегда было стремление попробовать себя, испытать, пролететь на предельно малой высоте… Потому что пилотаж осуществлялся на высоте не менее 1000 метров, а острота полёта чувствуется только у земли. Федотов тоже понимал, что какие-то инструкции иногда просто мешают, стремился от них уйти, но тогда ещё не было повального увлечения пилотажем. Его демонстрировали в основном только приезжающему начальству, и занимались им по преимуществу строевые лётчики. А здесь подход должен быть однозначным: пилотажем строевых машин должны заниматься только военные лётчики, потому что мы готовим материальную часть для них, а не для себя. Но в то же время лётчики-испытатели обязательно должны летать на пилотаж, в том числе и на малых высотах, чтобы первыми на опытной технике проверить все нюансы такого полёта.

Федотов, в частности, тоже говорил, что наша фирма отличалась не «хулиганством», а лихачеством, хотя и считал, что каждый настоящий лётчик должен быть немножко хулиганом. Но в это слово он вкладывал свой смысл — чисто и хорошо пройти над стартом, лихо выполнить какую-то фигуру, вираж. Вот в лихости мы иногда и перебарщивали. Но словечка «шоу» мы тогда ещё слыхом не слыхивали. Парады представляли собой обычный пролёт техники. Аварии, катастрофы на «показухах» были редкостью. Да мы и не думали об опасности…

Когда я пришёл на фирму Микояна, куда меня в итоге взяли, особых ограничений не было. Александр Васильевич просто требовал, чтобы всё выполнялось чётко. Если лётчик плавно подходит к малой высоте, чётко выдерживает режим, не совершает резких движений у самой земли, не выполняет энергичных углов тангажа снижения — всё это говорит о том, что он грамотно подходит к контролю траектории вблизи земли. Если же он всё это делал грубо, то Федотов запрещал ему любые намёки на «лихачество». В контрольных полётах он частенько задавал некоторые элементы, специально проверяя подготовленность пилота к сложным манёврам.

Тогда мы только что получили Ан-2. Я очень любил летать на этой машине. Ан-2 летал у земли по правилам визуального полёта, и, едва покинув аэродром, я спускался и летел по речке. И Остапенко, и Орлов, и особенно Федотов любили эти полёты вдоль извилистого русла, повторяющие весь его фарватер в виде

траектории полёта. Я знал места, где можно было пролететь под проводами. Правда, один раз меня «завёл» молодой механик. Перед вылетом он пренебрежительно сказал:

— Я на «химии» такого насмотрелся, что меня ничем не увидишь!

А на «химии» летают на высоте примерно 5–6 метров над землёй, опыляя поля. И мне захотелось удивить его. Я летел на пределе, буквально между деревьев. В общем, когда мы сели, он лежал в кабине пассажиров с валидолом. Я был страшно доволен, хотя и сознавал, что поступил негуманно.

Помню, пришёл к нам на работу Саша Токаев. На Ан-2 он, кстати, очень хорошо летал. Федотов слетал с ним и посоветовал мне:

— Присмотрись!

Первые же полёты, которые я делал с Сашей, показали: он великолепно владеет машиной, классно взлетает, классно садится. А ведь Ан-2 — довольно сложный самолёт, особенно при боковом ветре. Токаев показал мне, как он садится на укороченной площадке. И мы с ним так навострились потом это делать, что под Бронницами садились на одну площадку размером метров 250 × 300, не больше. Там мы садились даже при сильном боковом ветре. Боковой ветер допускался максимально 7 метров, а мы садились при 12!

В принципе, можно было бы тренироваться на аэродроме — и полоса шире, и условия лучше, но это был уже пройденный этап. Нам хотелось садиться именно на укороченной полосе и при максимально сложных условиях. Мы понимали, что возможности рулей допускают и больший боковой ветер. К тому же инструкция регламентировала силу ветра, ориентируясь на среднего лётчика. А Саша был очень сильным лётчиком.

Вскоре у нас с ним произошёл один не очень забавный случай. Мы перевозили очередные ракеты в Луховицы. Где-то за Воскресенском была большая поляна, потом перелесок и так называемые «федотовские ворота», через которые Федотов любил пролетать. Зазор между деревьями был где-то примерно по метру, если брать от законцовок крыла. Об этом мне рассказывал механик. Я тоже старался каждый раз, когда оказывался в этих местах, через эти «ворота» по несколько раз пролететь. Потом я уже через них пролетал как к себе домой. Хотя нужно было чётко определить ветер, оптимальную скорость и, естественно, высоту, потому что высота должна была быть не выше этих деревьев. Другими словами, когда я пролетал между деревьями, верхняя кромка крон не должна была быть ниже корпуса самолёта.

Когда я пролетал там в первый раз, у меня внутри всё

застыло, но я гордился тем, что смог повторить трюк Федотова. Механик, который со мной летал, Илья Семёнович, не особенно приветствовал такие мои тренировки. Когда мы полетели с Сашей, я ему предложил:

— Давай полетим на «федотовские ворота»!

Он ухмыльнулся, но когда увидел, что это такое, занервничал. Но всё же не устоял. Он был, правда, весь зажат, но «ворота» мы всё-таки пролетели… Но этим дело не кончилось. Помимо «федотовских», у меня имелись ещё и мои личные «ворота». Но этот трюк я делал только в присутствии механиков, и никогда, если на борту были другие люди. Более того, я занимался этим лихачеством только тогда, когда меня об этом просили, или когда я летал один. Многие это воспринимали как хороший аттракцион, хотя иным от такого аттракциона было не по себе. Нужно сознаться, когда кто-то другой показывал различные трюки, я тоже не вопил от восторга. Поэтому я хорошо понимал тех, кто летал на эти трюки со мной.

Итак, мои личные «ворота»… Фюзеляж с крыльями там не пролезал — расстояние было вполовину меньше. Визуально это было чётко видно. Трюк выполнялся за счёт того, что, когда мы подлетали к этим «воротам», я ставил самолёт поперёк, крылом перпендикулярно к земле, и удерживал его ручкой, штурвалом и ногами. В этом положении самолёт находился очень короткое время, но эффект был потрясающий. После прохождения «федотовских ворот» туда и обратно я предложил Саше пройти мои. Он сначала вежливо отказался, но потом всё-таки согласился. Мы полетели на мою поляну, я развернул самолёт и говорю:

— Ну а теперь смотри другие «ворота»!

И пошёл точным курсом на середину, по центру своих «ворот». Было ясно, что консоли не пролезут, Саша это чётко видел и заволновался:

— Не пройдём, не пройдём!

— Спорим, пройдём!

Я понимал его состояние. Конечно, нужно было всё ему объяснить, а вместо этого я напускал на себя загадочный вид. Механик ему тоже говорил: «Кроме „федотовских ворот“ есть ещё одни, Валеркины, вот это „ворота“! Ой-ой-ой!» Вероятно, Саша надеялся, что перед самыми «воротами» мы взмоем вверх. Я всё-таки постарался его успокоить, сказав, что через них я пролетал неоднократно. Когда мы почти подлетели к моим «воротам» и Сашины нервы были на пределе, я энергично наклонил самолёт почти под 90 градусов на крыло и, пролетев через них, тут же выровнял машину. Фактически сам режим напоминал ввод и

вывод из глубокого виража. Поскольку высота была маленькая — до земли оставалось не больше двух-трёх метров, то эффект был достаточно сильный. Особенно для непосвящённого. Сашка пробормотал, что мы вместе занимаемся ерундой, всё это на грани фола с негативными последствиями. Откровенно говоря, потом я и сам считал, что это чистое ребячество. Хотя при выполнении полётов я руководствовался чётким, холодным расчётом.

Эти «эксперименты», к сожалению, закончились не совсем удачно. Механики, видно, кое-что рассказывали Федотову. Несколько раз он пробовал вызвать меня на откровенность, а потом сам уходил от разговора. В нём боролись два противоречивых чувства: с одной стороны, хотелось отругать меня, а с другой стороны, я фактически повторял всё то, что делал он, шёл по его стопам. Ну как тут спросишь по всей строгости?

Но однажды ему такой шанс представился. Как-то я полетел в Луховицы. По пути я знал одну поляну, точнее, две полянки в виде восьмёрки. Зрелище эффектное! Я летел с Володей Сорокиным и Валерой Зайцевым. Суть трюка была в следующем: сначала вираж по одной полянке, потом выход в другую полянку и там полвиража (размерами она была немножко меньше) и наконец вылет под 90 градусов, потому что там пролегала просека. Трюк великолепный!

У меня есть правило: обязательно облететь и осмотреть район предполагаемого трюка. Сам не знаю, почему не сделал этого на сей раз. Какая-то глупая самоуверенность. Когда я шёл по пределам второй полянки, готовясь к выходу, то вдруг увидел невесть откуда взявшийся там подъёмный кран. У меня внутри всё оборвалось. Машине уже не хватало тяги, и если бы я продолжил вираж — она ушла бы вниз. Надо было срочно выводить, причём резко, с набором высоты. Так я и сделал, но секундное замешательство с этим краном обошлось дорого — запаса мощности не хватило, и мы коснулись края веток. Выбравшись из леса, мы на радостях перекрестились. Но радоваться было рано: на правом крыле, рядом с «расчалками» (металлическими конструкциями между верхним и нижним крылом) я заметил несколько отломанных верхушек деревьев.

Да, ситуация была совсем не весёлая. Во-первых, неизвестно, что было с прочностью. Вроде крыло выдержало. А если повреждено, то насколько? Целы ли перкали и верхняя кромка? Меня успокаивало, что удара я не почувствовал — только лёгкий шлепок. А если всё же есть надлом крыла, то насколько он серьёзен? Ведь в крыле — топливо…

Я сбросил скорость и полетел, как говорится, прижав уши. Когда я добрался до аэродрома, пришлось немного подождать — на взлёте стоял лётчик-испытатель Борисов с туполевской фирмы на Ту-22. Меня посадили и попросили зарулить у КПП. Естественно, у КПП я заруливать не хотел, а во избежание скандала решил зарулить подальше: у меня справа между верхней и нижней частями двух полукрыльев висел целый частокол деревьев. Я подрулил к «мясищевскому» ангару. Мы вышли с Валерой Зайцевым из самолёта, оторвали эти ветки и выбросили их подальше. И только очистив крыльевое пространство, плавно подрулили к стоянке.

Когда техники увидели самолёт, они просто обалдели. Их первый вопрос был: что же всё-таки случилось? Можно было, конечно, сочинить, что мы попали в стаю птиц, ещё что-нибудь, но всё равно рано или поздно правда вылезет наружу. И я решил честно и откровенно признаться Федотову во всём. Его реакция, на удивление, оказалась очень спокойной:

— Правильно сделал, что откровенно всё рассказал. А теперь тебе надо ремонтировать самолёт.

Я и сам это знал. Вопрос был в том — как ремонтировать.

Впрочем, это была старая методика Александра Васильевича. Потому что буквально на следующий день «процесс пошёл» по привычной схеме и даже с перехлёстом. При каждом удобном случае Федотов делал мне «промывание мозгов», и этот случай мне очень тяжело аукнулся.

6. ПУДЕЛЬ МИКОЯНА

Другой случай стоил мне очень и очень дорого. Я летал во Владимировке. Надо было перегнать спарку МиГ-21 в Жуковский. Её должны были перегнать ещё в пятницу, но из-за погоды не получилось. Дело в том, что топливо там было на пределе, а погода стояла плохая и требовала дополнительного запаса керосина. По сделанным расчётам топлива оставалось на посадке литров шестьсот. Замечу, что пятьсот литров считалось уже аварийным остатком. Пётр Максимович Остапенко, Боря Орлов и Алик Фастовец полетели в пятницу домой, ну а мне предстояло перегонять МиГ-21…

Второго лётчика для перегона не нашлось, а оставаться по этой причине смысла не было. Тем более что и дальнейшая погода была под большим вопросом. И Вано Микоян (он был у нас техническим руководителем), племянник Артёма Ивановича Микояна, предложил:

— Ребята, давайте я слетаю!

Сначала все согласились. Но потом задумались. Редко когда лётчик брал с собой техника. Федотов позволял себе такое, но больше никто этого не делал. Я посмотрел на старших товарищей. Старшие товарищи не высказались категорически против, но каждый, наверное, про себя думал, что возможен инцидент. Все промолчали.

Мне же было неудобно отказать Микояну. На фирме я к тому времени пробыл всего лишь год. Да и Вано категорически настаивал:

— Ну что ты сомневаешься? Я — Сашкин друг. Никаких вопросов.

Но я знал: с кем бы Федотов ни дружил, отношение его к своим лётчикам было очень и очень строгим. Я понимал, что берусь за не совсем правильное дело. Но отказать Микояну не смог. И, как говорится, Остапа понесло. Я прикинул и сказал:

— Ладно, Вано. Полетим.

На следующее утро я пришёл узнать метеосводку. На первом участке полёта давали встречный ветер 150–180 км/час. Дальше — километров 120. Потом — вроде бы нормальный. Я сказал об этом Вано и предупредил, что топлива, которое у нас имелось, всё равно не хватит для безопасной посадки. Остаток на посадку при таком ветре, по расчётам, составлял всего 120 литров. То есть это ни в какие ворота не лезет и потому перегон отменяется. А Ваня уже связался по телефону с женой Зиной в Москве и сказал, что прилетает. Дело в том, что у него был

породистый пудель, а в воскресенье должен был состояться финал Всесоюзного первенства, собачьего, как вы догадываетесь. Поэтому он предложил позвонить военным и договориться насчёт подвесного бака. Я согласился:

— Ну, если сумеешь договориться, давай, тогда никаких вопросов.

У Вано был большой авторитет среди военных лётчиков и руководства НИИ. Тут же достали бак. Мгновенно его подвесили. И через час машина с заправленным подвесным баком была готова.

Мы сели с Вано в кабину спарки. При этом он всем рассказывал, что налетал достаточно. А налёт у него составлял всего часов 150. У меня же, с одной стороны, было радостное чувство, что я везу самого Микояна. А с другой стороны, кошки всё-таки скребли: что будет при встрече с Федотовым? Конечно, ещё можно было отказаться, но у меня уже не хватило мужества сказать и себе, и Микояну «нет». Я понимал, как далеко зашёл. Мы уже взяли бак у военных, и теперь, если я откажусь от полёта, среди них тоже пойдёт слушок — вот, мол, отказался лететь, говорил, что топлива нет, хотя дополнительный бак ему дали. Все эти мысли привели к тому, что я принял рапорт от техника, мы сели с Ваней в самолёт и погнали в Москву.

И тут самые худшие мои предположения начали оправдываться. Ветер на первом этапе оказался ещё сильнее, чем предсказывали синоптики, — более 180 км/час. И я понял: даже и того топлива, что в подвесном баке, нам явно не хватит, если ветер не стихнет, о чём я и сказал Вано. Но тот ответил:

— Давай посмотрим, что будет дальше.

На следующем участке, в районе Михайловки, ситуация ещё больше ухудшилась. Ветер не ослабевал. И топливо таяло, как лёд ранней весной. Тогда я сказал Вано, что единственный способ долететь — это немедленно сбросить бак. На это Вано мне ответил резким «нет».

А доводом было не то, что бак мог упасть на какой-нибудь населённый пункт, хотя такая вероятность имелась. Впрочем, видимость была хорошая и километров сто после Михайловки шла чистая безлюдная степь. Но Ваня избрал другой довод:

— Честное имя Микояна будет подвергнуто сомнению. Как же так, я взял у военных бак. Мы его сейчас сбросим. А что я им скажу?

— Ваня, мы так можем и самолёт потерять. И нам ещё придётся катапультироваться, если мы без топлива останемся.

Мне был памятен случай, когда Миша Комаров из-за недостатка топлива вынужден был катапультироваться. На

самолёте была неправильно отработана топливная система, и Михаил катапультировался над самым лесом. Сначала он, естественно, хотел посадить самолёт, но когда вышел из облаков, понял всю бесполезность этой затеи и покинул машину.

У меня этот случай стоял перед глазами, и мне не хотелось бы оказаться в подобной ситуации, тем более с таким пассажиром, как Вано Микоян. Но для себя я уже принял решение пройти ещё минут семь и, если ветер останется таким же, сбросить бак, не слушая Микояна. Вано это как будто почувствовал и сразу начал спрашивать:

— Ты что решил?

— Я решил лететь.

Но он стал допытываться:

— А как лететь?

— Вдвоём лететь, — сказал я.

Микоян ухмыльнулся:

— Втроём: ты, я и бак!

Я тоже пошутил:

— Уж если так, то вчетвером: ты, я, самолёт и бак.

Но минут через пять ветер стих почти до штилевого, и топливо пошло по норме. Подлетая к Жуковскому, я запросил руководителя полётов и начал снижаться. И в это время у меня стал обледеневать «фонарь» — изнутри его стекло стало обрастать инеем. Ситуация — не из лучших. Я нажал несколько раз на кнопку, выпуская противообледенительную жидкость, но услышал только сухой щелчок. То ли клапан сломался, то ли по какой-то другой причине, но жидкость (это был спирт) не поступала. Как выяснилось потом, её вообще не залили.

С внешней стороны я избавился ото льда, разогнав самолёт на большой скорости, хотя понимал, что топлива остаётся мало. Справиться с инеем внутри кабины оказалось сложнее.

В принципе при нормальной работе систем самолёта это нетрудно. Надо выйти на максимальный режим работы двигателя, поставить на «тепло» кондиционер, минуты за полторы самолёт нагревается, и иней сходит. Но у нас почему-то поток поступал недостаточно тёплым, и при переключении его на «фонарь» воздух на него не попадал. В результате боковины оттаяли, а лобовая часть, обледеневшая больше снаружи, так и осталась покрытой инеем.

Чтобы до конца очистить боковинки, их надо было чем-то отскрести. Времени на это оставалось мало, топливо было уже на пределе. И тогда я попросил Микояна подержаться за ручку управления, а сам, отстегнув планшетку, стал скоблить иней с левой стороны. Отскоблив небольшой участок для того, чтобы

видеть землю, я снова взялся за ручку и, выведя самолёт на прямую, стал, глядя в эту щёлочку, его сажать. Нам ещё повезло, что погода была достаточно хорошая. Но тем не менее сложности на посадке я испытывал. В лобовое стекло, во-первых, ничего не было видно, поэтому очень тяжело было выдерживать направление. Кроме того, саму землю я тоже практически не наблюдал. При рассматривании земли в эту щёлочку возникал параллакс зрения, и для создания объёмности этой дырочки явно не хватало.

Но всё-таки мы аккуратно сели в Жуковском. Благо полоса у нас широкая и большая. И, постепенно опустив нос, снизив скорость, я стал заруливать к себе к «микояновскому» ангару. Самым сложным было руление. Через лобовое стекло всё ещё было плохо видно. Но на душе полегчало, когда я увидел, что на аэродроме никого из наших нет. Нас встретил только дежурный по ангару. Потом вышел ещё один механик. Мы плавно зарулили на стоянку. Нам подали стремянку, мы вылезли из самолёта, и Микоян сказал:

— Ну, видишь, как нам здорово повезло. И на работе никого нет. Так что никто ничего не узнает.

На этом моя радость, связанная с благополучным завершением злополучного полёта, заканчивалась. Оптимизма Микояна я не разделял. Ведь скрыть информацию о полёте — тем более на перегон и с Микояном — это вам не иголку в стогу сена спрятать. Наверняка уже все всё знают. С одной стороны, я был доволен, что справился с ситуацией. Топлива осталось около ста сорока литров. Микоян потом оценил эту ситуацию как сложную, и я даже вырос в его глазах. И он тоже в своих глазах вырос, потому что сам побывал в такой ситуации, прочувствовал её, что называется, на своей шкуре. Кроме того, он же сам помогал мне выбраться из неё, дав драгоценные секунды на то, чтобы я очистил стекло от инея.

Но на душе моей было тревожно.

Приехав в Москву, я стал звонить по телефону шефу (так мы между собой называли Федотова). Когда я набирал номер, дырочки телефонного кружка прыгали у меня перед глазами. Я мечтал об одном — чтобы телефон был занят или чтобы к нему никто не подходил. Но буквально через пять секунд телефонную трубку поднял Федотов и сказал:

— Я у телефона.

Я доложил ему коротко о полёте. Федотов был большим мастером педагогики, поэтому я по его тону сразу догадался, что ему уже всё известно. Он спросил одно: как я перегнал самолёт и какие у меня есть замечания. Я сказал:

— Замечаний нет.

Если бы я рассказал Федотову всё, что случилось в полёте, да ещё в полёте с Микояном, представляю, какое извержение вулкана последовало бы.

Он спросил:

— С кем летел?

— С Микояном.

— А кто разрешил?

Я назвал кого-то из старших начальников, находившихся в тот момент во Владимировке. По-моему, Микоян и был там самым старшим.

— Ну что ж, разрешили так разрешили. Ладно, в понедельник поговорим.

Это была любимая фраза Федотова, когда он хотел оставить человека наедине с муками совести и душевными терзаниями. Я никого не винил. Да и сам Микоян, очевидно, не понимал всей серьёзности ситуации, в которую мы попали. Он думал, что у нас в группе лётчиков-испытателей такие же отношения, как, допустим, у того же Федотова с высшим и средним звеном руководства фирмы. То есть хорошие, дружеские и добрые. Но основным требованием Федотова было профессиональное отношение к своим обязанностям. И здесь никаких поблажек ожидать не приходилось. Я не представлял, чем обернётся для меня этот роковой полёт. И воскресенье стало для меня невыносимой мукой.

В понедельник я ехал на работу с тяжёлым сердцем. В электричке я рассказал всё как есть Алику Фастовцу. Он подумал и сказал:

— Ну что ж, мин херц. Да, дело сделано, и никуда от этого не уйдёшь. Пора расплачиваться. Но авось обойдётся.

Но обошлось очень тяжело.

Федотов провёл строгий разбор. Сказал, что подобное легкомыслие вообще недопустимо для лётчика-испытателя. И ещё более резко добавил, что принципиально я всё-таки не гожусь для этой работы при таком отношении к своим обязанностям. Мне было горько и обидно. Но я всё-таки задал ему на следующий день мучавший меня вопрос:

— Что мне делать?

Федотов твёрдо ответил:

— Тебе делать здесь нечего. Я тебя отстраняю от всех полётов на боевых машинах до… даже не знаю до какого срока. Так что давай, иди в отпуск, подумай о том, чем будешь дальше заниматься.

Вот таким тяжёлым был финиш моего полёта. Шло время.

Наступил май. Перед майскими праздниками мы, как обычно, собирались вместе на шашлыки, выпивали. Но даже на этих шашлыках Федотов был непроницаем и суров со мной. После праздников я всё же пришёл на работу. Стал изучать инструкции по другим машинам — различным модификациям МиГ-23, МиГ-25. Это занимало у меня достаточно много времени и уводило от тяжёлых размышлений. Я много работал со специалистами. Как-то Федотов, встретив меня у конструкторов, спросил:

— А что, собственно говоря, ты здесь делаешь?

Я ответил, что нахожусь в отпуске и использую личное время так, как считаю нужным.

Он молча пожал плечами и вышел из комнаты. А я на две недели с головой окунулся в изучение новой для себя материальной части самолётов. И это время не пропало даром. Я участвовал во всех разборах, которые проходили. А главное, хорошо изучил новые самолёты, на которых пришлось летать впоследствии. Но пока до полётов меня не допускали. И я решился подойти к Константину Константиновичу Васильченко, который ко мне очень хорошо относился. Он тогда был замом главного конструктора по лётным испытаниям и считался одним из лучших специалистов по теории и методике лётных испытаний в нашей авиационной промышленности. Я вообще считал его одним из своих учителей.

Ко мне, кстати, многие на фирме относились хорошо и по-доброму. И, можно сказать, не только уважали, но и любили. Во-первых, я был самым молодым лётчиком. Во-вторых, все видели, что я страдал не только по глупости, но и по неопытности. В-третьих, понимали, что если бы подобное на другой фирме — яковлевской или суховской — и прошло, то у нас, в конструкторском бюро Микояна, порядки были куда строже. Но, надо сказать, и коллектив был самый твёрдый. Мне подсказали: вон стоит без дела Ан-2. Запроси у шефа и полетай. Сейчас нужны будут какие-то полёты на Ил-14 — лети! Но на Ил-14 был экипаж, а на Ан-2 мы летали сами. И под маркой того, что накопилось много материалов и надо будет сделать массу рейсов на Луховицы и в Горький, плавно вышли на Федотова. На него вышла и служба эксплуатации, и Васильченко, и Володя Щеблыкин — его заместитель. Рейсов действительно накопилось много. Люди, чтобы поддержать моё реноме и вывести меня из служебного «штопора», пошли на многие ухищрения.

Не знаю, догадывался об этом Федотов или нет, но всё равно людей у него явно не хватало. И тогда я сам предложил Александру Васильевичу выполнить эти рейсы. Он долго

колебался, но ситуация возникала в духе единственного хода и требовала решения. Мои вышестоящие друзья говорили Федотову, что это нужно срочно сделать, срочно отправить те же запчасти в Луховицы, срочно слетать за документацией в Горький. И это требовалось сделать прямо сейчас — быстрей, быстрей, быстрей. Такое массированное наступление принесло свои плоды. Федотову ничего не оставалось, как послать кого-нибудь из лётчиков или самому садиться за руль самолёта и терять как минимум полдня. Короче, стрелки сошлись на мне. И Федотов скрепя сердце сказал:

— Ладно. Займись этой работой.

Я будто на крыльях полетел к самолёту. Я понимал, если мне в принципе разрешили летать, даже на Ан-2, значит, я оставлен на фирме. Другое дело, когда и как я начну снова летать на боевых самолётах. Но я по-прежнему ходил на все разборы и выполнял транспортные полёты.

Транспортных полётов было достаточно много, точнее, их организовывали много для меня. Я летал в Луховицы по два раза на день. Раз в неделю — в Горький. И чувствовал себя снова в строю. Прошло недели две, и как-то во время одного из наших обильных вечерних расслаблений Остапенко и Орлов сказали Федотову:

— Саш, ну хватит мариновать парня. И так он уже весь измучился. Давай его пустим на боевые машины.

Александр Васильевич в ответ промолчал. Наконец однажды он, проходя мимо меня, сказал:

— Как у тебя с планом на сегодня?

— Сегодня? — переспросил я. — Да вроде бы всего один полёт на Луховицы, «гайки» отвезти надо.

«Гайками» я в шутку называл или пилоны, или ракеты — в общем, груз, который я доставлял на своём Ан-2 туда и обратно. Он сказал:

— Ну ладно, ничего, пусть потерпят. Узнай, можно ли до завтра потерпеть, а ты сегодня полетишь на «двадцать третьем» и выполнишь следующее…

И поставил мне задачу. Я, не скрывая радости, прямо подпрыгнул. У Федотова самого заискрились глаза, и он по-доброму улыбнулся, посчитав, видимо, что та выволочка, которую я получил, вполне достаточна. Я постепенно снова втянулся в работу и стал летать, как говорится, на полную катушку. Тогда у нас в группе было всего пятеро лётчиков-испытателей, потому что минувшей осенью погиб Миша Комаров. Работы было очень много — как раз наступила жаркая пора внедрения МиГ-23 в строй. Машина шла довольно тяжело, со скрипом. Я работал как

зверь. Отношения с Федотовым быстро стали налаживаться и были если не блестящими, то хорошими. Он радовался моим успехам, я — тому, что эти успехи пришли вовремя и тот злополучный случай уже стал уходить в историю. И тут нежданно-негаданно он вновь напомнил о себе.

Как-то утром иду я на работу (а рано утром у нас обычно улетал самолёт на Владимировку) и встречаю Вано Микояна в толпе людей, спешащих на этот рейс. Микоян подбегает к Федотову — а мы как раз идём рядом и делимся планами — и говорит:

— Саш, поздравь меня! Мой пудель занял первое место.

Федотов:

— Ну, Ваня, ты молодец. Поздравляю с победой.

Федотов тоже был владельцем собаки. У него была болонка, которой он очень гордился. И вполне естественно, что Микоян поделился с ним радостью, а тот в ответ его поздравил. И тут Микоян возьми и скажи:

— Саш, а ведь половина медали принадлежит Валерке. Потому что если бы он меня тогда не привёз, никакой медали я бы не получил!

Надо было видеть лицо Федотова. Всё негативное, связанное с этим полётом, тут же воскресло в его памяти. Он был человеком очень вспыльчивым, и тут же мгновенно разъярился. В общем, я ни в этот день, ни на следующий не летал. Федотов со мной не разговаривал. Когда я провожал Вано в самолёт, я ему сказал:

— Вань, ну что ж ты с этим пуделем так не вовремя? Так всё пошло хорошо.

— Да что он, неужели не понимает? Это такая радость…

Я говорю:

— Вань, для кого радость, для кого горесть.

Позже, вспоминая об этом, мы с Вано всегда улыбались. Федотов же, наоборот, если нужно было меня урезонить, всегда вспоминал этот случай и говорил:

— Ты уже и тогда немножко свихивался…

Этот случай был для меня живым укором моему мальчишеству. Но думаю, то, что случилось, должно было случиться — раньше или позже.

7. КЕРОСИНОВЫЙ РОК

Я невольно перепрыгнул из одной эпохи в другую. Но чтобы не останавливаться, давайте подчинимся желанию проснувшейся памяти. И она безошибочным проводником приведёт нас к самым важным, самым болевым точкам моей лётной судьбы…

Топливо на протяжении всей моей испытательской жизни преследовало меня подобно року. Удивительно, но большинство происшествий, случившихся за долгие годы моей лётной практики, в том или ином виде были связаны с неполадками в работе топливных систем самолётов.

Впрочем, не у меня одного. Отказы топливной автоматики стали почвой для многих чрезвычайных происшествий на нашей фирме: из-за сбоя в работе топливной системы и, может быть, ошибки самого пилота катапультировался Миша Комаров в случае, описанном мною выше; Александр Васильевич Федотов — наш бессменный шеф и, без преувеличения, учитель многих поколений лётчиков-испытателей — также погиб во многом из-за отказа системы подачи и контроля топлива. Говоря о топливной системе самолёта, я имею в виду не конкретные агрегаты, насосы, фильтры, а смотрю на неё в целом — с её информативной, управляющей частью, программными устройствами и силовыми элементами.

Топливом были заняты все мои мысли во время того «исторического» перелёта с Микояном в Москву. Хотя, несмотря на нелепое решение взять его с собой, все действия, что совершал я с момента посадки Вано в самолёт и до приземления в Жуковском, были ответственны и правильны. В нужный момент я сумел «забыть», что на борту находится сам Микоян. Я только помнил, что я командир и обязан лично принимать решения. Думаю, меня не остановило бы никакое «честное имя Микояна», если бы обстановка в полёте подошла к критической черте. Под нами была безлюдная степь, полупустыня, где я, конечно же, сбросил бы пресловутый бак и продолжил полёт без него. А в случае чего сел бы и на запасной аэродром.

Да, критические ситуации с топливом были не редкостью. Здесь важно знать и чувствовать, как себя вести, чтобы выбраться из них живым и по возможности сохранить машину. Этому на фирме придавалось очень большое значение. И мои первые полёты в качестве лётчика-испытателя были посвящены изучению того, как правильно действовать и не тушеваться при малом остатке топлива. Первым, кто занялся моей психологической подготовкой к подобным ситуациям, был Пётр Максимович

Остапенко.

В инструкции по безопасности эксплуатации истребителя МиГ-21 записано, что посадка на этом типе самолёта должна осуществляться с запасом топлива не менее тысячи литров. Полная заправка «двадцать первого» составляла 2750 л, на спарке — на четыреста литров меньше. И вот в самом начале моей работы на фирме мы выполняли с Остапенко по графику обычный полёт на спарке.

Погода была ясная, видимость отличная, режимы — на уровне, настроение — подобающее всему сказанному. Выполнив задание, я не торопясь пошёл на посадку с восемьюстами литрами керосина. Но тут Пётр Максимович остановил меня и попросил, чтобы я задержался в зоне и сделал ещё несколько режимов. Молча и старательно я выполняю эти режимы и когда уже вижу, что топливо подходит к отметке 600 л, напоминаю ему, что пора на «точку».

— Раз пора, значит, пора! — как-то равнодушно соглашается Остапенко.

Когда впереди по курсу стали вырисовываться знакомые контуры Раменского, я вдруг услышал, как включилась рация и Пётр Максимович спокойно произнёс, что мы сейчас пойдём в «первый квадрат» и там немножко попилотируем.

«Первым квадратом» мы между собой называли зону, расположенную невдалеке от нашей «точки» — с центром примерно в 25 километрах северо-восточнее Раменского.

По инерции я напомнил:

— Пётр Максимыч, топлива-то всего шестьсот литров.

— Ничего-ничего.

Пока мы подлетели к «первому квадрату», выполнив по ходу ещё несколько режимов, топлива оставалось всего 500 литров. Несмотря на это, Остапенко повторил, что мы должны выполнить весь объём пилотажа. И когда я ему снова возразил, что топливо на пределе, остаётся только аварийный остаток, Пётр Максимович уже разозлился:

— Валерочка, ты что же, считаешь, что я оглох или ослеп?

Я понял, что это продуманные действия, и стал выполнять пилотаж, по возможности экономя горючее. Но Остапенко не дремал:

— Что ты делаешь? Ты же видишь, тебе явно не хватает тяги. Ну дай ты форсажа-то!

При одной только мысли, что у нас уже горят аварийные лампочки, а он заставляет включить ещё и форсаж, у меня едва не свело судорогой ноги. Но я послушно стал выполнять все его команды. Ведь для любого курсанта, слушателя или обучаемого

слово инструктора, особенно в воздухе, непререкаемо. И редко кто может себе позволить пойти против его воли и решения. Вот и я выполнял команды Остапенко. Когда в баках осталось всего двести литров топлива, Пётр Максимович спокойно улыбнулся:

— Ну, слава богу, топлива ещё достаточно. Давай иди на посадку!

Когда мы сели и зарулили к ангару, у нас оставалось всего 150 л керосина. И тогда Остапенко удовлетворённо произнёс:

— Ну и чего ты волновался?

Я понимал, что с его стороны это не было ни бравадой, ни поучением, что так на малых остатках и надо летать. Он хотел мне показать, что и с аварийным остатком летать можно, и достаточно долго. Но это возможно лишь при чётком и необходимом контроле и правильном понимании окружающей тебя обстановки в воздухе и твоих возможностей.

На нашей фирме посадка при аварийном остатке топлива не считалась чем-то из ряда вон выходящим, хотя это и служит предпосылкой к лётному происшествию. Но если ситуация не требовала риска, а лётчик разбазаривал топливо по собственному разгильдяйству и приходил на «точку» с аварийным остатком, его действия становились предметом глубокого разбора. В отличие от упомянутых ситуаций, такие преднамеренные посадки, какую мы совершили с Остапенко, дали мне почувствовать в достаточно спокойной ситуации, что такое аварийный остаток, и научили «не дёргаться». Хотя я знаю, сколько лётчиков порой принимали неправильные решения, начинали нервничать при срабатывании красной лампочки аварийного остатка топлива, спешили, и всё заканчивалось плачевно.

И всё же преднамеренных экстремальных ситуаций в моей жизни было гораздо меньше, чем реальных, настоящих ЧП. Первый случай непреднамеренной посадки на аварийном запасе топлива произошёл со мной, когда я полетел проверять МиГ-21 на дальность радиосвязи.

Полёт не из самых сложных. Летишь себе и переговариваешься с КДП. В тот раз я улетел где-то за 300 км. И только приступал к выполнению первой «восьмёрки», когда блеснула красная лампочка аварийного остатка топлива. Хотя сигнал об окончании топлива в первом и третьем баках ещё не срабатывал.

Такие случаи иногда бывали. При отрицательной перегрузке топливо устремлялось к противоположным стенкам баков, при этом срабатывали датчики и загоралась лампочка аварийного остатка. Но в иных обстоятельствах эта лампочка не должна была гореть, за исключением ложного срабатывания.

Я осмотрел все приборы, всё ещё раз проконтролировал и никаких отклонений не нашёл. Лампочка не горела. Но я уже заканчивал половину «восьмёрки» и на всякий случай направил самолёт на «точку».

Тут лампочка снова мигнула и засветилась постоянно. С этим шутить уже было нельзя. Где-то километров через шестьдесят по курсу должна была быть Савостлейка. Я этот аэродром не знал, но пролетали мы над ним едва ли не ежедневно. А ситуация заставляла думать о посадке на ближайший аэродром.

Я запросил Савостлейку. По закону подлости, она оказалась закрытой из-за сплошной низкой облачности. И тогда мне пришлось поворачивать на Рязань.

Но Рязань к тому времени тоже закрылась. Видимость на полосе там была приблизительно полторы тысячи метров. А нижний край облачности не превышал сотни метров.

Стало понятно, что и в Рязани мне делать нечего. Оставалась одна надежда — Луховицы. И я по большой кривой, пролёгшей между Раменским и двумя закрытыми для посадки аэродромами, стал плавно продвигаться к Третьяково (так назывался аэродром в Луховицах близ Коломны, где была лётно-испытательная база завода «Знамя труда»).

Подлетая к Луховицам, километрах в сорока от них, я услышал голос руководителя полётов. Он предупредил, что аэродром закрыт, полёты они не производят. Видимость на ВПП порядка тысячи метров. А нижний край облаков даже трудно определить, потому что над полосой стоит приподнятый туман. Я и сам сверху видел, что «точка» закрыта. И мне ничего не оставалось, кроме как идти на свою базу.

Я вызвал Жуковский. Мне ответили, что видимость у них тоже не более тысячи метров. Нижний край определить трудно, но метеоусловия постоянно ухудшаются. Произошёл вынос тумана с Москвы-реки. Погода менялась на глазах. По прогнозам метеорологов, облачность должна была смещаться как раз в мою сторону. Но как бы там ни было, мне стало уже легче оттого, что захожу на посадку на родной аэродром. По топливомеру можно было примерно прикинуть, что у меня осталось ещё 150 литров керосина. А аварийный остаток (это была ранняя модель МиГ-21) составлял 450 литров.

Обстановка, прямо скажем, становилась всё более напряжённой. Полёты на аэродроме были прекращены. И все, затаив дыхание, слушали, как я приближаюсь к «точке».

Мне «повезло». На этой, ранней модификации «двадцать первого», конечно, никакого посадочного оборудования, кроме АРК, не было. Тем более — современных средств, которые уже

стояли тогда на МиГ-23 и МиГ-25. Поэтому на посадку заходить было тяжело. К тому же предстояло садиться с первого захода. Но я надеялся, что всё обойдётся. Полоса у нас была большая, кроме того, с высоты пяти километров я увидел в разрывах облаков знакомую излучину реки. И понял, что нахожусь почти точно на курсе. Хотя с дальностью 15–17 км этого было ещё недостаточно. Но, точно выдерживая курс и держа стрелки АРК на заданном для захода уровне, я сумел нормально выдержать режим посадки и сел при видимости 800–1000 метров. Для МиГ-21 эти условия были более чем трудными. Но всё закончилось достаточно удачно. Когда я поставил самолёт на место, оказалось, что произошёл отказ одного из клапанов и топливо начало вырабатываться только из расходного бака. Первый и третий баки были ещё наполовину заполнены керосином, а в расходном осталось чуть меньше ста литров. Это была моя первая чрезвычайная ситуация по топливу.

8. ШАРНИРНЫЙ МОМЕНТ УДАЧИ

Аварийная ситуация в авиации может возникнуть из ничего, в том числе и из-за излишней самоуверенности лётчика. Так было однажды и со мной, когда меня постигла болезнь, которую один из наших наиболее страшных исторических деятелей назвал «головокружением от успехов». В данном случае — от первых успехов, достигнутых мною на фирме.

В 1973 году мы выполняли очень опасные и чрезвычайно сложные режимы, связанные с изучением поведения самолёта при возникновении максимального шарнирного момента. От перегрузок, возникавших в ходе этого режима, буквально захватывало дух. Режимы эти выглядели так.

В горизонтальном полёте мы имитировали отказ одной из систем, например отключали основную гидросистему. Затем выходили на скорость 1300–1350 км/час. Мах при этом должен был быть в диапазоне 1,3–1,6 единицы. Задавая каждый раз одно из его точных значений, допустим 1,45 или 1,5, мы определяли точки, в которых гидравлика максимально противостояла возникающим шарнирным моментам, то есть когда заклинивало ручку. В это мгновение, чтобы шарнирные моменты были максимальными, тормозные щитки должны находиться в выпущенном состоянии. Двигатель при этом работал на полном форсаже, и при определённом сочетании значений маха и скорости самолёт практически делал переворот. Высота полёта при этом тоже варьировалась от трёх до шести километров.

При таком перевороте на предельной приборной скорости — порядка 1300–1350 км/час, да ещё с выпущенными тормозными щитками, при перегрузке в 4–5 единиц надо было заставить себя обязательно сначала убрать тормозные щитки, а уже потом убрать полный форсаж.

Делалось всё это в комплексе факультативно и для проверки на прочность материалов — створки форсажа от перегрузок меняли свою конфигурацию. Но главной задачей, стоявшей перед нами, было доказать, что при убирании тормозных щитков шарнирный момент сразу же снижается и ручка управления снова начинает работать.

В этой сложной ситуации нужно было действовать мгновенно и несколько нелогично. Объясню почему.

Самолёт, находясь в отвесном положении, может столкнуться с землёй уже через 6–10 секунд. Естественное желание лётчика — увеличить эту временную паузу, для чего, казалось бы, надо убрать максимальную тягу и оставить тормозные щитки. Но на

самом деле для того, чтобы самолёт снова стал управляемым, необходимо сначала убрать тормозные щитки, а затем только — максимальную тягу. Правда, самолёт при этом разгоняется на форсаже ещё больше. Выходная скорость 1400–1430 км/час для этих режимов была обыденным явлением. Однажды Алик Фастовец разогнался даже под 1500 км/час. Федотов после этого решил сделать разбор, где говорил о недопустимости выхода на такие скорости. Но когда ему показали диаграмму полёта, то и он, и ведущие инженеры, и начальник отдела лётных испытаний согласились с тем, что по-другому этот режим выполнить просто невозможно. И мы продолжили испытания. Тем более что ограничения по флаттеру это позволяли.

За полёт мы делали обычно три таких режима. С самого начала они получались у меня достаточно неплохо. И даже топлива почему-то оставалось ещё прилично. Хотя все приходили, как говорится, на «соплях»: по 300–350 литров. Когда я спрашивал у Алика, почему у него остаётся так мало топлива, он говорил, что таковы режимы и что иначе их просто не сделать. Но меня тем не менее всё время терзала одна навязчивая мысль: а нельзя ли рассчитать полёт таким образом, чтобы с этим же запасом топлива сделать не три, а пять режимов. Всё подсчитал и заявил однажды на разборе:

— Ребята! Я сделаю на один режим больше.

И полетел. Полетел и сделал вместо трёх четыре режима, да ещё и топливо осталось. После приземления я был необычайно горд собой и тут же пообещал сделать в следующий раз за один полёт ещё два лишних режима.

Меня, конечно, стали отговаривать от подобной молодецкой идеи, говоря, что это будет как бы перебором. Но я уже завёлся:

— Раз сказал, что сделаю, то сделаю. Вот посмотрите.

И рассчитал всё заново. Действительно, два первых режима были лёгкими. Остальные — тяжёлые, но топлива должно было хватить, хотя и впритык. На посадке его должно было остаться 200–250 литров.

Уже одно то, что я прогнозировал столь маленький остаток керосина на посадку, само по себе должно было меня насторожить. Однако в угаре своей мнимой испытательской «славы», когда у меня закружилась голова от своих нескольких удач, от того, что я делаю больше режимов, чем мои друзья-корифеи, вместо того чтобы остановиться и призадуматься, я пошёл против элементарного здравого смысла. И как говорится, прилетел.

Выполнив пять режимов, я приступил к последнему, уже видя себя после посадки в окружении своих товарищей, предвкушая,

как они удивятся и похвалят меня. Грела мысль, что хоть я и самый молодой, но делаю эти режимы не только не хуже других, но и в большем количестве.

Рассчитал я всё довольно чётко. На последнем режиме мне предстояло сделать «горку», затем плавно спланировать и точно сесть на аэродроме. Нужна была только свободная полоса, в наличии которой я не сомневался. Руководители полётов таких солидных аэродромов, как в Жуковском, когда их просили обеспечить свободную полосу и посадку с ходу, особенно при выполнении таких сложных режимов, всегда шли нам навстречу.

Всё шло нормально. До тех пор пока я, думая о славе, после выполнения последнего режима не забыл убрать тормозные щитки. Рассчитано всё было идеально. Но, выполняя последнюю «горку» с выпущенными тормозными щитками, я залетел не на десять, как планировал, а всего на три с половиной километра. С этой высоты и с того удаления, на котором был я, долететь до аэродрома в Жуковском было ещё можно, но топлива оставалось едва-едва. Не дай бог, какая-нибудь вводная — и тогда самолёт по дороге пришлось бы бросать.

Что я только не пережил за эти короткие секунды! Как я только ни клял свою гордыню и ребячество! Но было уже поздно. Надо было принимать какое-то решение. Тем более на этом аэродроме совсем недавно погиб мой друг и однокашник Миша Покровский, с которым мы ещё недавно летали в одном экипаже. Миша тоже с малым остатком шёл на «точку» и, поняв, что не дотягивает, решил сесть в Луховицах. Однако несогласованность действий руководителя полётов и лётчика привела к тому, что он не смог зайти на посадку с высокой глиссады и погиб.

Подлетая к Луховицам, я понял, что мне уже нельзя терять ни секунды времени и необходимо срочно садиться здесь. Я запросил аэродром и сказал, что иду на посадку.

Но руководители полётов тоже бывают разными. Те, кто, как правило, приходят из армии и чётко привыкли выполнять план-график и все инструкции, в подобных ситуациях ведут себя иногда очень шаблонно. Очевидно, мне попался именно такой руководитель. Он начал меня нудно расспрашивать, почему и как я буду заходить. Хотя на аэродроме в ЛИИ им. Громова достаточно было сказать: «Прошу обеспечить посадку с ходу», как тут же руководитель полёта всех «раздвигал». Он понимал, что лишних вопросов задавать не надо. Сначала нужно обеспечить посадку, а потом, когда самолёт находится уже на прямой и если у лётчика есть время, по возможности уточнять причину экстренной посадки. А если он видел, что в данной ситуации и это трудно требовать от лётчика, то тогда эфир замолкал. Кроме

того, руководитель начинал сам работать только на «приём» и, подбадривая лётчика, который шёл в экстремальном режиме, давал ему удаление и высоту — параметры, которые в данный момент были необходимы, чтобы у пилота было как можно больше информации при заходе на посадку.

А здесь, в Луховицах, руководитель полётов стал явно не к месту задавать много вопросов. Он просто мешал мне в тот момент, когда лётчику необходимо напрячь всю свою волю, чтобы в аварийной ситуации, с малым остатком топлива, выбрать правильную глиссаду с наименьшими затратами керосина. А затем, правильно работая рычагами управления и с силовыми системами, обеспечить посадку. Лишние вопросы только отвлекают лётчика в этот момент и могут привести к катастрофе. Очевидно, так было и в роковом полёте Миши Покровского.

Я жёстко ответил руководителю, что мне нужна посадка, причину сообщу дополнительно. И стал заходить непосредственно на полосу. И вот когда я уже был в районе дальнего привода, резкий окрик руководителя заставил меня срочно уйти с курса.

— Немедленно освободить полосу!

Это было произнесено таким истошным голосом, что я вынужден был уйти в сторону и, сделав лёгкую восходящую «спираль», уже практически как бы имитируя посадку с отказавшим двигателем, стал строить схему захода заново.

Топлива оставалось уже меньше ста литров. Руководитель стал вновь задавать мне какие-то вопросы. Но я его грубо одёрнул, сказав, что произвожу посадку и прошу не влезать в эфир. Он ещё что-то говорил, пока я ему не скомандовал по-армейски:

— Прекратить разговоры!

Реплика моя была достаточно резкой, и он наконец замолчал. Причём эта резкость была обоснованна. Ведь причина, по которой он не разрешил мне первую посадку, заключалась в том, что параллельно со мной на посадку заходил самолёт, который сдавал зачёт по курсо-глиссадной системе посадки. Не бог весть какой сложный режим. И пусть я мог помешать ему этот полёт выполнить полностью, что это значило по сравнению с запрашиваемой мною аварийной посадкой!

После моего резкого окрика руководитель уже не вмешивался столь рьяно в мои действия, а только попросил зайти к нему после посадки на вышку.

По глиссаде, с которой обычно заходят самолёты с отказавшим двигателем, я спланировал на полосу, довольно удачно сел, выпустил парашют и зарулил на стоянку. После

заруливания выключил двигатель. Теперь можно было подняться к руководителю полётов и поговорить по душам.

По дороге к КДП меня встретил старший лётчик Володя Чичурин. Мы были с ним в неплохих отношениях. Хотя я был молод, но в Луховицах у меня было много товарищей и даже друзей. Причём ребята были с юмором и часто подковыривали нас, «фирменных» лётчиков, что мы иногда, мол, делаем сыроватые машины, особенно они любили прохаживаться по поводу МиГ-23. Чтобы завоевать их доверие, нужно было и в обиду себя не давать, и отвечать тоже с юмором.

Надо сказать, взять меня голыми руками было трудно. На любую словесную перебранку я отвечал тем же. Иногда превращал всё в шутку, рассказывал анекдоты, но ни себя, ни тем более фирму в обиду не давал. Игорь Ноздрачёв и Табуров прозвали меня «федотовским выкормышем». А ещё — «федотовским шпионом». Но это в шутку. А так ребята ко мне были настроены очень хорошо. Потому что им тоже приходилось «выгребать» недостатки из той сырой техники которую делали на заводе.

К руководителю полётов я подняться так и не соизволил. Чичурин, похлопав меня по плечу, сказал:

— Ну, ты, парень, даёшь!

— А что такое?

— А заправили твой самолёт. И знаешь, сколько туда влили?

— Ну сколько?

— Четыре тыщи восемьсот пятьдесят! Ничего?

Ребята все присвистнули. И надо понять почему — в самолёт влезало как раз ровно 4850 литров керосина. То есть я зарулил уже практически с пустым баком. Ещё бы несколько сот метров для руления — и двигатель остановился бы сам. Мне, конечно, стало не по себе. Я представил, как близко находился от края пропасти, отчётливо сознавая при этом, что к ней я подвёл себя сам.

После этого я взлетел с Луховиц и через десяток минут сел в Жуковском. На лётной станции никого не было. В этот день у нас были похороны уважаемого рабочего и очень хорошего человека — Ивана Коршунова. Он был близок нам и очень выручал своими поделками, которые создавали его золотые руки.

Вообще, на микояновской фирме отношения между инженерами, рабочими и лётчиками были самыми тесными, как ни на какой другой фирме. Там лётчики, как правило, обделены таким тёплым общением с нижней категорией сотрудников — техниками, механиками и другими. У нас же тёплые отношения интеллигенции с рабочими были «визитной карточкой» ОКБ им.

Микояна. Они всегда были подчёркнуто уважительными и доверительными. Вот и в этот раз все три наших Героя — Федотов, Остапенко и Орлов — поехали на похороны простого рабочего, слесаря лётной станции. И поехали не из-за желания показать, как у нас на фирме относятся к рабочему человеку, а действительно потому, что мы уважали и любили Ивана Коршунова.

Я не успел к началу этих похорон. В многолюдной траурной процессии мне пришлось долго искать Федотова, чтобы доложить о случившемся. А не докладывать было нельзя.

— Александр Васильевич! У меня в полёте произошла неприятность.

Он уже наверняка обо всём знал. Но я ему вкратце рассказал суть происшедшего и объяснил, почему принял решение садиться в Луховицах.

Последовала совершенно неожиданная реакция нашего шефа. Обычно, если что-то было не так, он тебя как следует «отрабатывал». А здесь, видимо, в связи с печальной обстановкой (мы шли к выходу с кладбища), он на секунду задумался, повернулся ко мне и сказал:

— Ну что ж, правильно сделал. Так и надо всегда поступать.

Для меня это было неожиданно: никакой взбучки и никакого разбора?! Может быть, у него в памяти занозой сидела та авария с Мишей Комаровым? Или совсем недавняя гибель Михаила Покровского, тоже из-за топлива, когда его неправильно завели на посадку? Не знаю. Но тем не менее Федотов сказал то, что сказал.

Остапенко же похлопал меня по спине и ободрил:

— Молодец!

Когда я ехал на похороны, без конца корил себя за случившееся или едва не случившееся. Но реакция моих старших товарищей меня несказанно удивила. Конечно, этот случай всё равно потом разбирался. И было указано, что я принял правильное решение о посадке в Луховицах, а не полетел на свою «точку». Неизвестно ещё, где бы я сел. А умение вовремя принять правильное решение, не усугубить ошибку, а исправить её — одно из главных качеств любого лётчика. Потому мы и говорим всегда своим молодым коллегам: сделал ошибку — и забудь! И добавляем при этом: «Плох тот лётчик, который не делает ошибок. Делают ошибки все. Больше или меньше. Но только один человек её быстро исправляет и в дальнейшем не повторяет, а другой каждый раз её допускает снова. И в этом, в сущности, главное различие этих лётчиков».

9. ВОЗДУШНЫЙ ОТЧИМ

Следующий случай, связанный с топливом, тоже был довольно-таки неприятным. Мы летели на спарке МиГ-21 с Витей Рындиным, отрабатывая полёт в облаках. Нижний край облачности стоял на высоте около трёхсот метров. Когда мы выполнили несколько заходов, погода стала ухудшаться. Облака снизились до 200 метров. А перед выполнением последнего режима нижний край облачности опустился до 150 метров. Я предупредил руководителя полётов, что выполняю последний заход. Витя тоже одобрил моё решение словами: «Хватит нам здесь болтаться! Пора заканчивать эту дребедень». И в это время поступает команда: «Пройти по прямой!»

Я напомнил в эфире, что выполняю последний заход. Руководитель ответил, что он понял. Но настойчиво попросил пройти две минуты по прямой от второго к третьему развороту. Я запросил:

— Может, будет лучше, если я выполню в этом районе вираж?

Но главный управляющий воздушным движением в районе аэродрома был категоричен:

— Две минуты по прямой!

Действительно, бывают ситуации, когда скапливается много самолётов в районе третьего разворота и надо их развести. Это понятно, но всё же я попытался предупредить руководителя, что топлива у меня остаётся не так уж много. В ответ послышалось прежнее:

— Выполняйте мои команды!

Две минуты нашего полёта по прямой истекли. И мне показалось, что моё удаление от аэродрома на самом деле значительно больше, чем считает КДП. Я поделился своими соображениями с Виктором и стал выполнять третий разворот. В это время в эфире послышалась новая вводная — пройти ещё дальше по прямой. Объясняю уже с некоторым напряжением в голосе, что и так далеко ушёл от аэродрома и выполняю третий разворот. На что руководитель заявляет:

— Только по моей команде!

Дальше терпеть было уже некуда:

— Выполняю разворот…

В это время высота у меня была порядка 400 метров. Чувствую, что и голос руководителя полётов как-то слабеет и удаляется от меня. Поэтому прошу его дать моё удаление от аэродрома.

Когда он называет цифру — 28 километров, у меня невольно

вырывается:

— Этого не может быть. Проверьте ещё раз. Я нахожусь дальше.

— Вы находитесь в развороте. Ваше удаление — 28-29 километров.

Творилось что-то невероятное.

— Да я иду по прямой уже около тридцати секунд! И по моим расчётам, у меня удаление около 35–40 километров.

И тут же добавляю:

— Мне необходимо сменить высоту. Прошу тысячу двести.

И, не дожидаясь ответа, «подпрыгиваю» вверх.

Мои худшие опасения подтвердились. Руководитель, заметив наконец наш самолёт по скачку высот, чуть замешкавшимся голосом объявил:

— Ваше удаление — 60.

Настроение у меня заметно поубавилось. Как говорится, вместе с топливом. Его оставалось всего 370 литров. Облачность — 150 метров. Над полосой — дождь. А на МиГ-21, как я уже говорил, не такая уж хорошая посадочная система. Чувствовалось, что в эфире стало нарастать напряжение. Я летел по прямой к аэродрому, и руководитель полётов теперь методически докладывал обстановку.

Нужно было как можно быстрее добраться до полосы. Ибо с КДП постоянно давалось ухудшение видимости и уменьшение нижнего края облачности. А остаток топлива даже не позволял в случае чего уйти на второй круг, не говоря уже о запасном аэродроме.

По спине прокатились струйки холодного пота. Думаю, катились они и по спине руководителя полётов, спутавшего меня с другим самолётом. Напряжение несколько спало только тогда, когда до аэродрома оставалось километров пятнадцать, а топлива — двести литров. И должно было, по моим подсчётам, хватить на посадку. Нужно только было совершить точный заход на полосу.

К моему волнению добавлялось то, что на этой спарке очень плохо работал АРК. Мы постоянно напоминали Федотову о необходимости его ремонта, но Александр Васильевич отвечал:

— С хорошим АРК любой слетает. А вы тренируйтесь (эта спарка как раз предназначалась для тренировок) с плохим АРК на случай отказа прибора в полёте.

Но в этом случае и руководитель полётов, почувствовавший, видимо, свою вину, стал давать точное местоположение самолёта относительно оси ВПП, да и компас больших ошибок не делал. Видно, когда нужно, и он начинал работать хорошо. Одним

словом мы сели. А когда поднялись на КДП, стало ясно, что ошибка целиком лежит на совести руководителя полётов. Но на этот раз Федотов был вне себя и сделал мне очень большую взбучку: почему я ушёл от аэродрома, вдобавок на такой маленькой высоте, на которой я не контролировал ситуацию

Я возразил ему, что каждые 20–30 секунд мы выходили в эфир для обозначения своего места и для корректировки руководителем полётов линии захода на посадку. Конечно, надо было быть более категоричным и решительным в данной обстановке. Но контроля над ситуацией я не утратил: мне давались чёткие данные относительно моего азимута и местоположения.

Как выяснилось потом, руководитель полётов спутал меня с самолётом гризодубовской фирмы. В результате, давая данные по заходу этого лётчика, он полностью потерял меня из виду. По записи на плёнке было чётко видно, что руководитель совершил явную ошибку, перепутав меня с другой целью.

Как бы там ни было, инцидент был неприятным и послужил лишним подтверждением того, что при заходе на посадку с малым остатком топлива надо проявлять больше твёрдости. Мне, конечно, было неприятно, что Федотов, не разобравшись, так резко повёл себя при обсуждении полёта.

Но когда старший группы полётов чётко доложил, что виноват полностью руководитель группы посадки, перепутавший два самолёта, всё встало на свои места. Причём правильность всех моих действий была подтверждена документально.

10. СТРЕНОЖЕННЫЙ «МИГ»

Ещё один неприятный случай, в основе которого лежало всё то же топливо, произошёл во Владимировке.

Я выполнял полёт на МиГ-23 с целью проверки нового программного устройства системы посадки. И когда выполнял уже последний режим захода на ВПП, топлива у меня оставалось ещё около 500 литров — вполне достаточно для окончания полёта. На расстоянии десяти километров от полосы я передал на КДП, что полностью готов к посадке и наблюдаю полосу. А в это время в 15 километрах позади меня выполнял заход на аэродром уже на прямой мой друг Коля Рухлядко (впоследствии он погиб). Николай шёл на тяжёлом Су-24 (тогда мы называли их Т-6) с очень маленьким остатком топлива и просил меня уступить ему полосу.

Без колебаний я выполнил его просьбу. Потому что 500 литров керосина для самолёта, который находится на кругу в десяти километрах от аэродрома на прямой, да ещё при такой хорошей погоде, хватало с запасом. Было видно, что у Коли ситуация складывалась гораздо сложнее. Как мы иногда шутили в воздухе:

— Вань, пропусти меня вперёд. В баках — на нуле.

— Да у меня у самого горит аварийный остаток.

— Ну а у меня все лампы уже давно горят, и керосину, наверное, осталось два ведра.

Но сейчас Коля не шутил. Я тут же освободил ему коридор, и он пошёл на посадку первым. Следом потянулся и я. Когда машина вышла на прямую, топлива оставалось чуть больше двухсот литров, потому что руководитель полётов заставил меня сделать почти полкруга. Но и двухсот литров для посадки, при нахождении на прямой, было вполне достаточно.

До этого я очень часто отрабатывал короткую посадку. Секрет её заключался в том, что тормозной парашют надо было выпускать ещё воздухе. И я его выпускал. Самолёт садился на ВПП. Тут же я наклонял его нос, буквально через секунду опускал переднее колесо и резко тормозил. В результате самолёт, даже ещё с небольшим запасом, останавливался перед первой рулёжной дорожкой, которая находилась на расстоянии 500 м от начала ВПП.

Тогда такая посадка была редкостью. Практически во Владимировке её делал только я. Последователи появились позже. Многие наши техники, которые всегда подтравливали друг друга тем, как летают их лётчики, часто говорили мне:

— Ну-ка, Валерка, покажи, как ты делаешь посадку. Тут как раз «сухие» собрались (то есть сотрудники с Фирмы Сухого).

Посадка эта требовала определённого напряжения нервов и внимания. Парашют надо было выпускать не где-нибудь на высоте двух метров, а строго на пяти. Потом плавно подводить и сажать. При этом как можно дольше висеть в воздухе, но чтобы не уменьшать скорость сверх минимума. В противном случае самолёт может просто рухнуть. К тому же надо очень чётко работать с силовыми механизмами: быстро опустить машину на носовое колесо, быстро нажать на тормоза и тут же, без промедления, убрать закрылки. И по возможности — сесть на первые плиты ВПП. Всё это спрессовывалось в очень короткий промежуток времени, и действия лётчика должны были быть почти автоматическими.

Я выполнял этот приём на нескольких показах. И многие военные лётчики всегда приходили смотреть на этот мой трюк. Особенно его любил Евгений Васильевич Киселёв — главный инженер нашей лётной станции. И когда у него было грустное настроение, он всегда подходил ко мне и просил:

— Валер, сделай приятное. Сотвори посадочку.

После того как я выполнял её, он сразу становился довольным… Я помню, как-то на день рождения я выполнил для него эту посадку. И он назвал её лучшим подарком, который ему преподнесли.

Так вот, я выполняю заход, выхожу на прямую и готовлюсь делать нормальную посадку. И вдруг чувствую — что-то не то. А вот что не то, никак толком не могу понять. Чувствую себя неуютно, и всё.

И только пролетая уже дальний привод и подлетая к ближнему, что находится в километре от ВПП (а дальний — на расстоянии четырёх километров), я догадываюсь посмотреть вверх. Может быть, подсказала интуиция. И когда я взглянул туда, то просто оторопел: слева и справа от меня прямо над головой висели стойки шасси другого самолёта.

Мне стало не по себе. Я ещё сильнее придавил самолёт вниз и плавно ушёл влево. О втором круге речи уже быть не могло. Топливо и так было на пределе. И я, откровенно говоря, был просто в шоке.

И не только я. Руководитель полётов, очевидно, уже секунд сорок хотел сказать какую-то фразу, но не мог и только квакал что-то нечленораздельное. Пока наконец не выговорил:

— Второй круг.

А кому второй круг, никто, конечно, не понимал. Я же понял одно: буду садиться вслед за самолётом, который едва не оседлал

мою машину. Мне было хорошо видно, как он снижается: глиссада имеет по высоте определённую кривую. Стало ясно, что этот самолёт — Су-17 — садится на самые первые плиты, как бывало при аварийной посадке. По правде говоря, я надеялся, что он сядет нормально, с перелётом в 300–400 метров. Но «сухой» опускался прямо в метрах двадцати от начала полосы. И тоже выбросил парашют.

Я инстинктивно прижался к левой кромке ВПП. Садиться надо было филигранно. Полоса во Владимировке не такая широкая, как в Жуковском, — метров сорок семь. Впереди самолёт, садящийся на первые плиты по центру полосы, плюс ещё спутная струя. Почему я сместился влево, а не вправо — и сейчас не могу ответить на этот вопрос. Может быть, потому, что слева по крайней мере находилась запасная полоса и можно было плюхнуться на неё.

Но я тоже опустился на первые плиты ВПП, ещё раньше — в воздухе — выпустил тормозной парашют. И, сев на полосу, буквально тут же остановился и зарулил на первую рулевую дорожку. Вот когда мне пригодились мои так называемые укороченные посадки. Про которые все — и военные, и наши инженеры — говорили, что вот, мол, Валера уже готовится для посадки на корабль. И не надо никаких тормозных устройств, он с таким маленьким пробегом сядет на любой авианосец.

Когда я поставил самолёт на стоянку, мне стало интересно, кто же этот лётчик, который, не видя меня, так бесшабашно сел. Им оказался Вадим Алейников. У него ещё на взлёте сорвало «фонарь». И он, недолго думая, сразу же после первого разворота, находясь к тому же в режиме радиомолчания, так как отлетела и фишка радиосвязи, зашёл на посадку и стал садиться на тяжёлой, полностью заправленной машине.

— Зачем же ты с ходу зашёл на посадку? Походил бы, посмотрел бы хоть, что такое летать без «фонаря». И потом, выработал хотя бы немножко топлива, — сказал я, подходя к Вадиму.

Но, видно, парень просто попал в непривычную для себя ситуацию. До этого Алейников, наверное, не летал без «фонаря». И потому предпочёл за благо тут же сесть. А из-за того, что он шёл в режиме радиомолчания, плюс был поглощён выполнением захода и самой посадкой в экстремальных условиях, он не обратил внимания на самолёт, садившийся у него под самым носом.

Когда Вадим садился, он этого, конечно, ничего не понимал и не видел. Но те, кто наблюдал нашу совместную посадку со стороны, схватились за сердце, видя, как один самолёт «находил»

на другой. А руководитель полётов, откровенно говоря, просто оцепенел. Ему надо было мгновенно оценить обстановку, дать команду, чтобы Су-17 уходил на второй круг и проинформировать меня. Но, видно, зрелище было уж чересчур жуткое, и у руководителя полётов замерло сердце и он потерял дар речи.

Впрочем, как мне объяснили на разборе, Вадиму дали команду перейти на другой канал радиосвязи. Руководитель полётов, не выслушав квитанции (то есть подтверждения приёма информации) или ответа, посчитал, что лётчик перешёл на указанный канал. Через какое-то время обнаружилось, что в этом диапазоне Алейникова нет. И пока разбирались, на каком канале работает станция Вадима, тот сам принял решение и быстро пошёл на посадку. На КДП его вовремя не обнаружили. А когда наконец заметили, ситуация начала нарастать настолько быстро, что все попросту оцепенели. Когда группа посадки увидела нас в районе ближнего привода, она кое-как пришла в себя и дала безадресную команду уйти на второй круг. Команда, оказывается, предназначалась мне. Но трудно даже предположить, что могло бы произойти, если бы я её послушался и пошёл вверх. При моей скорости 280 км/час и скорости Су-17 порядка 350 км/час он меня плавно обходил, и даже небольшое движение самолёта в ту или иную сторону могло привести к немедленному столкновению. Думаю, пройди я ещё две-три секунды по прямой, и мы бы не сумели избежать катастрофы. Гибель была бы глупой.

В подобных ситуациях руководителю полётов, как никому другому, надо быть предельно строгим к выполнению своих обязанностей. От него требуется определённое умение владеть собой и крепкие нервы. Ибо в тот момент наша жизнь находится, конечно, в его руках.

Только после посадки, когда Алейникову рассказали о том, что произошло, он осознал, в какой ситуации, в какой «яме» мы побывали. И поскольку всё завершилось хорошо, то я, как более опытный испытатель, посоветовал ему:

— Вадим, возьми на будущее. Если такая ситуация случится, её надо всеми возможными способами упростить. Зачем при слетевшем «фонаре» выполнять посадку на такой тяжёлой машине? Ну возьми да сделай пару виражей на форсаже с тормозными щитками. Хотя бы топливо убери. Потом, раз у тебя не стало радиосвязи, надо более осторожно подходить к заходу на посадку. Ты же не слышишь никого. И тебя никто не слышит. И ты обязан всё предусмотреть, чтобы зайти на посадку нормально, чтобы не сесть на взлетающий самолёт, чтобы не столкнуться с садящимся самолётом. Чтобы, наконец, обеспечить себе

достаточные условия для простоты исполнения самой посадки. Ну и вообще, у тебя была великолепная возможность испытать, как проходит полёт без «фонаря». Когда ещё представится такой случай!

Не знаю, насколько хорошо меня понял Вадим, но в ответ я услышал:

— Валера, за мной ящик коньяка. Ты же спас мне жизнь!

— Ну, я и себе её на всякий случай спас.

Он меня поблагодарил. Кстати, и руководитель полётов — тоже. Потому что ситуация была непростая и для него.

Напряжение у нас и у техников, которые буквально за пару минут пережили столько страхов, было чересчур велико. Поэтому мы забросили все прочие дела и провели лёгкий вечер с небольшим возлиянием, пытаясь хоть немного загасить адреналин. Ну а ящика коньяка от Вадима я так и не дождался. Я, конечно, шучу, но тем не менее определённый знак внимания он должен был оказать. Хотя бы зайти по традиции в наш домик и посидеть с нами в тот вечер, поговорить по душам.

11. ВИНО И КРЫЛЬЯ

Теперь мне хотелось бы поговорить о том, о чём обычно помалкивают. Тема эта, которой я уже немного касался, долгое время была запретной для общественного обсуждения. Но одна из целей моей книги — показать жизнь лётчика-испытателя такой, какая она есть на самом деле, без прикрас и недомолвок, во всей её полноте и многообразии.

Наша работа полна опасностей. «Фирменные» лётчики, как, впрочем, и лётчики-испытатели ЛИИ и Государственного научно-исследовательского института ВВС (ГНИКИ), серийных заводов, рискуют практически ежедневно. Напряжение, связанное с постоянным риском, требует психологических «растрясок». Иногда надо выпить, и немало, чтобы разгрузить свою нервную систему, погасить возбуждающие процессы, которые её расшатывают. Надо отойти хотя бы на время от ситуаций, что случились с тобой в воздухе и которые ты постоянно прокручиваешь в своей памяти. Поэтому «упражнения» на расслабление организма случались у нас довольно часто.

О себе я этого сказать не могу. Например, за всё обучение в Школе лётчиков-испытателей я не выпил ни грамма. И считал, что это мне просто не нужно. Но потом, поговорив с докторами и знакомыми тренерами ведущих спортивных команд, понял: иногда организму просто необходимы подобные расслабления. В противном случае постоянное возбуждение может привести к его нервному истощению.

Например, такой чрезвычайно храбрый лётчик, как Сергей Николаевич Анохин, который для нас во многом являлся примером для подражания, о смелости которого складывались легенды, тем не менее после экстремального полёта давал волю своим чувствам. И принимал довольно большое количество спиртного, чтобы утихомирить и успокоить себя. Другое дело, что нельзя чересчур увлекаться и превращать это дело в самоцель, напиваясь до одурения.

У некоторых лётчиков привычка гасить эмоции подобным способом переходила всякие разумные границы. И превращала, к сожалению, многих прекрасных людей в пьяниц. Я знаю очень много лётчиков-испытателей, изумительных по своей лётной биографии, но никому не известных сегодня за исключением специалистов. Каждый из них заслуживал бы отдельной книги, но склонность к спиртному, вызванная различными причинами, в том числе иногда и несправедливым умалчиванием их заслуг перед авиацией, привела к тому, что эти люди не получили

заслуженного признания и ушли с лётной работы малоизвестными.

Например, известный многим специалистам Виктор Юганов, работавший у нас на фирме, так и не дождался заслуженных регалий. Под конец своей карьеры Виктор сильно опустился и вызывал уже раздражение не только у руководителей, но и у своих коллег. В период же расцвета он был уникальным лётчиком, показывавшим необыкновенные примеры мужества и решительности, и в то же время — необычайно скромным. Постепенно эта скромность ушла, вытесняемая безудержным пьянством. И на смену ей пришли раздражительность и непримиримость характера.

Юганов выполнял полёты любой сложности, блестяще отрабатывал режимы. Ему давали самые трудные задания, и он «с листа» выполнял почти невозможное. Приведу общеизвестный факт. После войны над нашей территорией на очень большой по тем временам высоте летали американские разведчики, перехватить которые мы никак не могли. И Сталин поставил перед авиапромышленностью задачу немедленно создать самолёт, способный перехватывать американских разведчиков и закрыть наше небо. Естественно, всё это осуществлялось под руководством Лаврентия Павловича Берия. Основной заказ получило конструкторское бюро Лавочкина.

Лавочкин самолёт сделал. Но его двигателю не хватало мощности, да и аэродинамика самолёта с трудом позволяла выходить на необходимые высоты. Прямые крылья обладали хорошими аэродинамическими качествами, но толстый профиль машины не отвечал современным требованиям. Минимально возможная скорость пилотирования этого самолёта, когда машина могла сорваться в «штопор», и наивыгоднейшая скорость набора высоты были настолько близко, что с учётом незначительного запаса тяги пилотирование шло как бы по лезвию ножа. Получалось, создатели машины боролись за заказанные цифры, а не за возможность самолёта выполнить боевую задачу. Приказали, чтобы машина достигала высоты 14,5 км — надо выполнить любой ценой. В результате эта высота достигалась на фактически неуправляемом самолёте.

Тогда Семён Алексеевич Лавочкин обратился за помощью к лётчикам других фирм. Он был хорошо знаком с Югановым, достаточно известным к тому времени в авиационных кругах пилотом. Отношения между генеральным конструктором и лётчиками тогда были гораздо проще, к тому же они были почти одногодками. И вот однажды при встрече Юганов спросил Лавочкина:

— Семён Алексеевич, в чём дело? Почему грустишь?

На что Лавочкин рассказал ему о своих нелёгких проблемах, связанных к тому же с заданием Берия. И спросил Юганова:

— Ну как, выполнишь?

Виктор ответил не раздумывая:

— Конечно, сделаю. А сколько это будет стоить?

Лавочкин готов был выделить любую сумму — авиация в ту пору финансировалась достаточно хорошо, да и лётчики зарабатывали приличные суммы. Но Юганов отклонил деньги:

— Семён Алексеевич, ничего не надо. Одну четверть бутыли!

Четвертью бутыли мы называли 25 литров водки.

Всё это было сказано с юмором. И каждый стал делать своё дело. Приступив к испытаниям, Юганов понял, какая труднейшая задача стояла перед ним, но с третьего полёта всё же достиг заданной высоты, хотя и сжёг при этом двигатель. Он сделал, казалось бы, невозможное, во всяком случае в то время мало кто мог повторить в стране уникальный югановский полёт. Это было подвластно только таким сверхблестящим лётчикам, каким был Виктор. Когда пришёл час «расплаты», Семён Алексеевич Лавочкин подъехал на аэродром с портфелем и сказал Юганову:

— Спасибо, Виктор! Благодаря тебе мы успели вовремя. Сколько мы тебе должны за этот полёт?

Конечно, он приготовил определённую сумму денег за выполненную программу. Но Юганов от них отказался:

— Ничего не надо! Как договаривались, гони четверть бутыли!

По своему рангу генерального конструктора Лавочкин обладал высоким положением, ездил на ЗИМе — самой престижной машине. И вот теперь он оказался в довольно неловком положении. Но в этом-то и был весь Юганов: обещал — выполняй! На ЗИМе привезли положенное количество водки с запиской, что это от Лавочкина. И Юганов вместе с товарищами распил не просто ящик водки, а именно четверть бутыли. Этим самым Юганов продемонстрировал, насколько уважительно к нему относятся известнейшие люди. Хотя если бы он взял те деньги, которые ему предлагал конструктор, а это было тысяч пятьдесят, он мог бы вместе с друзьями проехать по всей улице Горького, не пропустив ни одного ресторана. Но принцип для Юганова был важнее.

Известен и другой легендарный случай. Когда во время войны он перегонял на фронт самолёт, то однажды уговорил командира лётного полка разрешить ему поучаствовать в боевых действиях. За три-четыре дня он успел сбить три истребителя противника, после чего вернулся в Москву. Но перед отъездом он

попросил командира полка никому не говорить о его боевых вылетах.

Командир, потрясённый уникальным боевым мастерством Юганова и его удивительной скромностью, всё-таки направил послание в Москву с просьбой отметить Виктора наградой. И когда пришёл орден Боевого Красного Знамени, многие на заводе этому удивились. А когда узнали, за какие заслуги Виктор удостоен такой награды, были просто поражены.

И вот такой уникальный человек и удивительно талантливый лётчик, равного которому, по отзывам многих корифеев авиации, в те времена просто не было, попал под влияние «зелёного змия». И эта слабость привела его в конце концов к неприятному инциденту. Его постоянные попойки с собратом по профессии Чернобуровым выбивали подчас из графика работу всей фирмы. Бывало, они сидели на гауптвахте по очереди: когда Чернобуров выходил оттуда, его место за очередной дебош занимал Юганов. Иногда с ними происходили забавные случаи.

Например, однажды Чернобуров уезжал в Куйбышев для помощи лётному составу Безымянки. В городе была эпидемия гриппа, поразившая и заводских лётчиков. И нужно было помогать облётывать машины, отправлявшиеся на фронт. Александр стоял в буфете на Казанском, когда к стойке без очереди подошёл какой-то капитан и заказал что-то у буфетчика. Очередь пристыдила капитана. Но тот ответил на это чуть ли не матом. Тогда Чернобуров попросил его вести себя прилично. Офицер подошёл к Чернобурову и представился капитаном внутренних войск. На что Чернобуров сказал:

— А я подполковник Военно-Воздушных Сил!

И смачно ударил капитана в челюсть.

После этого прибежал патруль. Чернобурова забрали и увезли на гауптвахту. К его счастью, пропажа лётчика, ехавшего на облёт самолётов для фронта, считалась тогда чрезвычайным происшествием. Все были подняты на ноги. Его искали везде, но найти никак не могли. Юганов увидел непривычную суету своих коллег и поинтересовался, в чём дело. Ему ответили, что ищут Чернобурова и никак не могут отыскать.

— Не там ищете, — улыбнулся Юганов. — Надо искать или в больнице, или на гауптвахте. Но скорее всего — на гауптвахте.

Тогда на гауптвахту на Басманную прямым ходом направили специальную команду. Подполковник Чернобуров спокойно пребывал в одной из камер. Его тут же освободили и отправили на Безымянку. Чернобуров успешно выполнил всю работу, летал от зари до зари и получил за это Почётную грамоту от Верховного Главнокомандующего. Когда же он вернулся с этой наградой в

Москву, на фирме его уже поджидал патруль. И как только он переступил порог, комендант города Москвы сказал ему:

— Грамота грамотой, но отсидеть положенное ты должен до конца.

Но всё же пьянки делали своё чёрное дело. Юганов становился всё более неуправляемым, и однажды случилось то, что и должно было случиться. В то время в буфете у нас подавали и водку, и коньяк, и другие спиртные напитки. После одной из своих попоек Юганов решил опохмелиться с утра, но буфетчица отказалась ему наливать. Тогда, разбушевавшись, он вытащил свой «ТТ» и, выстроив поваров и официанток перед КДП, занялся с ними строевой подготовкой. Это уже тянуло на тюремный срок. Его отстранили от лётной работы на боевых машинах и перевели на Ли-2. Постепенно Виктор совсем деградировал и после тяжёлой болезни скончался в полной безвестности.

Эта печальная история, увы, не единична. Уже в моё время на аэродроме было много уникальнейших людей, которые, поднимая в небо машины, не могли справиться с этим недугом. Мой дядя рассказывал об уникальных способностях Валерия Павловича Чкалова — он вдвоём с не менее известным в те времена лётчиком Анисимовым, погибшим впоследствии в Париже на съёмках фильма, на спор выпивал двухлитровую бутылку чистого спирта. Причём для этого «рекорда» полагалась буханка чёрного хлеба. Они делили её пополам. И пока пил Чкалов, Анисимов закусывал хлебом, а потом начинал пить Анисимов, а Чкалов заедал. И так они менялись до тех пор, пока не выпивали всё до конца. Об этих способностях Чкалова в лётном народе говорили тогда так: Валерий Павлович никогда не утверждал, что его любимым напитком является кефир. И можно только позавидовать здоровью и силе воли Чкалова, которые позволяли ему совершать вышеназванные «достижения» вперемежку с настоящими рекордами и повседневной испытательной работой.

Я знал и знаю многих людей, которые могут хорошенько выпить, но при этом держат себя в строгом режиме. В этом плане для меня примером всегда был Григорий Александрович Седов, вообще выделявшийся из всего нашего лётного состава. Сначала он был шеф-пилотом фирмы, потом — заместителем главного конструктора по лётным испытаниям, а затем — главным конструктором. Удивительно эрудированный, интеллигентный человек, глубоко тактичный и кристально честный, Григорий Александрович заставлял окружающих равняться на его отношение к делу. При своём несолидном телосложении Седов тоже мог выпить немало, но я никогда не видел его хотя бы в слегка подпитом состоянии. Не говоря уже о похмелье. На многих

юбилеях мы сидели с ним рядом, часто бывали на «поддавончиках» в узком кругу, но никогда он не позволял себе проявлять хотя бы малейшие признаки опьянения.

Второй, не менее наглядный пример — Александр Васильевич Федотов. Уж этого человека я знал совсем близко. Ни одно общее застолье не обходилось без нашего участия. Федотов всегда стремился к тому, чтобы все лётчики фирмы присутствовали на всех юбилеях и торжествах. Мы всегда вместе отмечали и свои Дни рождения, и удачи. Он просто требовал этого. И за всё время моей работы на фирме я практически всего два раза видел его по-настоящему пьяным. В первом случае это было после гибели Миши Комарова, когда мы «набрались» довольно прилично, но все, как один, на следующий день вышли на работу к десяти часам утра. Во втором — на своём собственном сорокалетии. Помню, мы отметили юбилей и пришли к нашему общему другу, известному врачу, академику Герду Петровичу Кулакову. И только когда мы вошли к нему, я заметил, что Александр Васильевич с трудом выговаривает слова и не очень уверенно держится на ногах.

И это за все пятнадцать с лишним лет совместной работы! А Боря Орлов знал его ещё раньше, и мы часто говорили с ним об уникальных способностях нашего шефа держаться достойно. Он никогда не ломался. Выпивал свою рюмку и никогда не требовал излишеств от других, как иногда делают многие ретивые столоначальники:

— Давай, пей! Контрольный тост! Ты почему не пьёшь?!

Федотов не давил на человека, иногда мог только пошутить насчёт утреннего плохого самочувствия. Но никто из нас никогда не видел его, даже наутро, не в «форме». Александр Васильевич был человеком несгибаемой воли. Мы не могли даже представить своего шефа в каком-то расхлябанном виде, несущим, как это часто бывает, какую-то околесицу. Выдержанный, подтянутый, всегда готовый выполнить любое задание, решить любую проблему — таким мы запомнили своего шефа.

Александр Васильевич внимательно следил и за своим внешним обликом, за своей физической формой. Лучшего примера поведения в повседневной жизни, на людях для нас просто не было. Я знал многих лётчиков и в ЛИИ, и на туполевской фирме, и на суховской, подтянутых красавцев, которые, когда крепко выпивали, несли такое, что переворачивало все представления об этом человеке. Федотов никогда не опускался на вечеринках ниже уровня своего трезвого состояния. Он мог повеселиться, пошкодить, похохмить, но никогда никому не показывал своих слабостей.

В традициях авиации всегда было и останется коллективное празднование чьих-то удач, а иногда и попытки поддержать дружеским застольем своего товарища в трудные минуты. Эта русская традиция, идущая из глубины веков, отвечает исконным чертам национального характера и во многом близка лётчикам-испытателям. Я считаю эту традицию святым делом, несмотря на то, что она всегда связана с «боевым применением» спиртного. Она сближает и укрепляет коллектив. Люди, ощущающие поддержку друзей, чувствуют себя затем гораздо увереннее. Но, как любили говорить у нас на фирме, главное — пить уметь и дело разуметь.

Уникальной способностью много выпить удивлял нас генерал Валерий Маланичев. Как-то во Владимировке, когда мы с Зайцевым готовились ужинать, он зашёл к нам в гости. Генерал был слегка подшофе. В руках — бутылка сухого вина. Следом за ним в комнату вошёл его друг, полковник Кормаков, специалист по радиоэлектронике. Борис Александрович слыл очень башковитым мужиком. К тому же он здорово играл в шахматы. Поводом выпить послужила наша успешная посадка на МиГ-31 с очередным отказом двигателя. И они, как водится, пришли поблагодарить нас за удачный исход полёта.

— Ребята, спасибо вам, — начал Маланичев.

— Да ну, что там, ничего сложного. Ну, был отказ, ну, сели мы на одном двигателе. Проблема небольшая, — ответили, как обычно, мы с Валерой.

Маланичев поставил бутылку на стол. Мы с Зайцевым переглянулись. И я сказал ему:

— Ну что, Валера, будем накрывать стол?

— Да нет, не надо, — перебил Маланичев. — Мы на минутку.

— Сейчас-сейчас. Не спешите. Мы приготовим хотя бы пару салатиков. Огурчики, помидоры…

Валера Зайцев был мастером на все руки, а в деле приготовления пищи — настоящим асом. По кулинарным способностям равного ему на аэродроме не было. Среди лётного состава у нас никто толком готовить не умел. Картошку почистить, продукты нарезать — это мы ещё могли. А вот готовить у нас умели только штурманы — Валера Зайцев и Лёня Попов. И мы, устав от руководящей работы в полётах, предоставляли им возможность командовать нами в быту, а сами были, как говорится, на подхвате.

— Ничего не надо! — сказал Маланичев. — Пару редисочек да луковицу, и хватит.

Мы помыли пару редисочек. Они открыли сухое. И когда поставили стаканы, Маланичев вдруг спросил:

— А у вас покрепче ничего нет?

Покрепче у нас была «Массандра». Мы налили целый графин — где-то литр восемьсот. Себе я налил полстакана, так с ним и просидел целый вечер: пригублю и поставлю, снова пригублю. Так и отпил всего граммов сто. Маланичев же с другом пробыли у нас часа полтора, причём даже не садились, пили стоя. Зайцев тоже выпил всего полстакана. Правда, потом был вынужден налить ещё, так как Маланичев был любителем говорить такие тосты, не поддержать которые было невозможно. Кто бы не выпил с ним «за погибших товарищей», «за родителей» и т.д.? Причём умел он тост преподнести, говорил прочувствованным голосом чуть ли не со слезами на глазах. И нельзя было понять — на самом деле он растроган до глубины души или просто актёрствует? В общем, генерал с полковником вдвоём быстро приговорили весь графин. Две редиски остались нетронутыми. Я пытался несколько раз сказать им:

— Ребята, давайте хоть салат порежем!

— Нет, ничего не надо! — неумолимо твердил Маланичев.

Валера Зайцев налил второй графин, вторые литр восемьсот. От него осталось граммов триста, причём Зайчик выпил ещё, может быть, граммов сто, остальное выпили Маланичев с Кормаковым. Потом заткнули свою бутылку пробкой и сказали:

— Счастливо. Нам ещё надо идти на дело.

И так, ни разу не присев, пошли.

Я прикинул, сколько они выпили, и подумал: «Ничего себе!»

На следующий день к нам зашёл Норик Казарян. Мы разговорились — отношения у нас были дружескими. Норик был большим профессионалом — одним из немногих, кого допускали летать на «штопора» и большие углы атаки. И надо сказать, летал он очень квалифицированно и грамотно. Одним из первых Норик осваивал МиГ-25 и перехваты на сверхзвуковых скоростях. Сильный лётчик, он был и компанейским человеком, с юмором. Меня всегда поражало ещё одно его качество: всю зиму Норик не надевал шапку и не поддевал нижнего белья, несмотря на то что был южным человеком. Теплотворность его тела для уроженца юга была поразительной. А ведь во Владимировке зимой температура, бывало, опускалась и до тридцати градусов мороза!

Я рассказал Норику о вчерашнем вечере:

— Представляешь, мастодонты! Вот это употребляют! И на следующий день — как огурчики.

— Валера! — подхватил Норик. — Я вот тоже смотрю на них и думаю: сколько же у них здоровья! Если бы я пил хотя бы половину того, что выпивают они, я бы, наверное, через три месяца сыграл в ящик.

Были по части спиртного уникумы и в нашей промышленности. Однажды случился пожар в одном из офисов Туполевской фирмы. Его загасили, но при этом обнаружили одного пострадавшего, находившегося в очаге возгорания. Обгорел он не сильно, только немного отравился угарным газом. Его поместили в госпиталь. Как и положено, к расследованию подключилась прокуратура. Следователи сошлись на том, что пожар возник после пьянки сотрудников. Одним из её участников оказался мой приятель, который прибежал ко мне и попросил:

— Валера, выручай!

Туполевцы были во Владимировке редкими гостями, в отличие от нас с суховцами, которые оттуда практически не вылезали. Всегда на аэродроме находилось как минимум два-три лётчика. Естественно, мы сражались в футбол, отмечали вместе праздники, и отношения между нами были весьма задушевными. Мой приятель разъяснил свою просьбу:

— Ты представляешь, меня заставляют писать объяснительную. Утверждают, будто я был там и участвовал в пьянке. Но этого же не было!

— А на основании чего они так говорят? — спросил я.

— Да они нашли там две бутылки коньяка, причём одну недопитую…

Конечно, это была не та доза, которая привела бы к пожару. И я стал размышлять вслух:

— Тут есть два варианта. Во-первых, нельзя доказать, что пили именно вы. А если и пили, то не обязательно в тот вечер. Эти бутылки могли находиться там чуть ли не месяц. Ну, приходили и на сон грядущий выпивали по рюмочке, чтобы лучше спалось — криминала никакого нет. А пожар — чистое совпадение. Этого никто не докажет.

Тут он мне показывает объяснительную. В ней подробно описывалось, как он вышел из комнаты, как почувствовал дым и позвал на помощь, как прибежали люди. Они потушили огонь и вытащили полузадохнувшегося товарища. И всё закончилось благополучно. Но дальше он писал, что выпитая им доза спиртного была всего 700–800 граммов и потому никак не могла привести к неаккуратному обращению с огнём или электронагревательными приборами. Далее мой друг простодушно уточнял: «Я спокойно выпиваю полтора литра спиртного и контроля над собой не теряю». Меня разобрал смех:

— Ты что, так нельзя писать! Представляешь, ты объясняешь прокурору, что 800 граммов для тебя не доза! Ты же даёшь им полный карт-бланш. Ничего себе, парень заряжает полтора литра — и ни в одном глазу. Давай немедленно рви

объяснительную и пиши так, как я тебе говорю: не пил, понятия ни о чём не имею и так далее…

Он так и сделал. Но его «признание» я ещё долго не мог забыть. Впрочем, убеждён: лёгкая дружеская выпивка, а не пьянка в тяжёлые минуты даёт человеку возможность расслабиться. После чрезвычайного происшествия, вызванного то ли твоей ошибкой, то ли техническими причинами, тебя начинают терзать сомнения: а всё ли ты сделал верно. Есть, конечно, определённый тип лётчиков, которые считают, что всегда правы и не способны на ошибку. Я принадлежу к другому типу: после ЧП переживаю, не сплю ночами, десять раз прокручивая случившееся в памяти. И эти переживания, безусловно, отражаются и на здоровье, и на нервной системе. Поэтому я не осуждаю тех, кто может «залудить» стакан и спокойно выспаться без кошмаров. А утром сделать зарядку — и в бой. Поэтому медики и говорят, что после тяжёлого рабочего дня, особенно связанного с нервотрёпкой, надо немного выпить. Но ни в коем случае не превращать это в самоцель и не напиваться.

Так делают и многие большие спортсмены. Впервые в печати открыто об этом сказал Юрий Власов. Тот самый наш соотечественник, который во время Олимпийских игр в Риме поразил весь мир своими рекордами в абсолютной весовой категории и нанёс сокрушительный удар по престижу американцев, став самым сильным человеком планеты. Юрий стал совершенно новым типом тяжелоатлета — спортсменом-интеллектуалом, который всегда находился в блестящей форме, без живота и жира. Он был строен и красив и воспринимался как настоящий русский богатырь, к тому же обладавший широкой эрудицией и глубоким интеллектом. Власов рассказал, как он заходил по вечерам в ресторанчик, чтобы выпить немного кьянти. В принципе, почти все спортсмены признавались мне, что после тяжёлой нагрузки они точно так же, как мы, в профилактических целях выпивали немного спиртного. Но, правда, многие чересчур увлекаются этим процессом. И он переходит у них в самоцель, после чего иные просто спиваются. А те, кто строго поддерживает тонус организма и психофизическую форму, прекрасно себя чувствуют.

Помню, мы с Константином Константиновичем Коккинаки пришли в сборную СССР по хоккею. Нас принимали Виктор Васильевич Тихонов и ныне покойный Игорь Дмитриев, два удивительных тренера. С нами был Вячеслав Колосков. Мы разговаривали со спортсменами. И, слушая их рассказы, понимали, что, в принципе, наши профессии во многом схожи. И у них, и у нас главное — здоровье, мастерство, профессиональное

отношение к делу и высокая ответственность за порученное. Если из этого комплекса выпадает какое-то одно звено, то случаются неудачи. Если два и больше — провалы. Я уже не говорю о снятии стресса известным способом. Думаю, и великая тройка хоккеистов — Петров, Михайлов и Харламов — тоже снимала стресс подобным образом по вечерам после проигрышей и ошибок, чтобы наутро во всеоружии снова идти в бой. Я знал и не менее известных спортсменов, которые буквально перед игрой выпивали маленькую рюмочку коньяка, чтобы взбодриться и чтобы пропал «трясун». Здесь я не могу сказать ничего. Это — дело самих больших мастеров-профессионалов. Я видел знаменитостей — чемпионов мира, Олимпийских игр, советовавших молодым своим коллегам выпить перед игрой рюмочку для снятия напряжения, чтобы не «перегореть» в самом начале игры или состязаний. А такое случается. Выходит молодой человек на помост или арену — а на него обрушиваются оглушительный свист, гам, крик, отчего он теряется. Всё это настолько действует на психику, что в этом случае двадцать граммов коньяка не помешают.

Так что в том, что люди, чья профессиональная Деятельность часто связана с риском и экстремальными ситуациями, выпивают, я большой беды не вижу. Хотя сам всегда старался избегать такого допинга. Накануне полётов я никогда не употреблял спиртное в том количестве, которое могло отразиться на работе. Я же не самоубийца! И другим никогда не советовал этого делать. Более того, когда я стал шеф-пилотом фирмы, то наказывал даже своих друзей, злоупотреблявших спиртным. Главное — не позволять себе этого на работе и знать меру. Что бывает, когда человек не может себя контролировать, расскажу на примере одного случая, произошедшего со мной.

Мне предстояло провести отстрел пушки с новыми боевыми зарядами. Из Жуковского до Луховиц я долетел на вертолёте, в тот же день мы должны были вернуться обратно.

Отстрел прошёл успешно и со стороны выглядел очень эффектно: мощные заряды разбили цель, сложенную из берёз, в щепки. Картина этого разрушения, сопровождаемая грохотом взрывов, вспышками трассирующих зарядов и летящими во все стороны деревьями, произвела неизгладимое впечатление на командира вертолёта — неплохого, кстати, лётчика. Он такой отстрел видел впервые в жизни и был так им эмоционально потрясён (хотя в общем-то это был рядовой испытательный полёт на боевое применение), что, выразив восхищение моим боевым мастерством, предложил это дело отметить чистым спиртом. Я, разумеется, отказался, напомнив ему, что нам ещё предстоит

лететь обратно. Командир (а он к тому времени был уже слегка выпивши) не сильно огорчился моему отказу, что-то буркнул вроде «я сейчас вернусь» — и пропал.

Ждал я его довольно долго. Наконец он появился с шумной компанией сослуживцев, мы загрузились в вертолёт и полетели. Через какое-то время командир попросил меня немного «порулить», а сам нырнул в салон и присоединился к царившему там веселью. Отсутствовал он довольно долго, и я начал всерьёз беспокоиться — самостоятельно я на вертолёте никогда не летал. Оказалось, беспокоился я не зря: когда я попытался призвать к выполнению своих обязанностей лётчика и техника, выяснилось, что они уже «выпали в осадок». Такого поворота событий я не ожидал. Остановить вертолёт в воздухе я не мог, это вам не автомобиль, хочешь не хочешь, надо лететь. Ситуация безвыходная.

Я конечно, нервничал, пока летел, но что я пережил, когда сажал вертолёт, не берусь описать. Напряжение было такое, что мои пассажиры даже протрезвели, осознав всю опасность положения. Сажать вертолёт мне пришлось по-самолётному, но уж как сумел. Расслабился только после того, как вертолёт коснулся колёсами полосы и замер.

О случившемся мне пришлось доложить Федотову и Гудкову. Командира вертолёта, естественно, уволили, а мои товарищи ещё долго удивлялись, как это я, никогда не летавший на вертолёте, смог не только долететь из Луховиц до Жуковского, но и благополучно сесть. Везение мне помогло и в тот раз. А ведь всё могло закончиться плачевно.

Кстати, выпивохам нередко помогает сложившееся общественное мнение: раз лётчик — значит, обязательно много пьёт. При встречах со мною всем хочется знать, насколько правдоподобно это утверждение. Порою слышишь диаметрально противоположное, что лётчик вообще не должен употреблять алкоголь.

В советские времена всё было однозначно. В глазах общественности лётчик должен был быть идеальным: не пить, не курить, не позволять себе ничего лишнего.

Я, бесспорно, могу гордиться тем, что меня называли одним из самых непьющих лётчиков МАПа (Министерства авиационной промышленности), да и на фирме я слыл трезвенником. Многие знали, что меня даже бесполезно уговаривать выпить. Но тем не менее я отношусь довольно демократично к употреблению вина как к средству расслабления. Другое дело, что эти дозы, как я уже говорил, не должны превышать тех норм, которые могут повлечь за собой негативные явления. Вот и всё. Злоупотребление и

переход через определённые рамки рано или поздно заканчиваются плачевно.

Сегодня американские пилоты активно борются за здоровый образ жизни — они не курят, что очень важно, и практически совсем не употребляют спиртного, даже несколько банок пива у них считаются криминалом. И они, очевидно, правы. Но, повторюсь, я не вижу большого греха в умеренном употреблении алкоголя, это одно из лучших расслабляющих средств, способствующих нормальной работе сердечно-сосудистой системы и нормальному пищеварению. Если бы медицина нашла иные способы благотворного воздействия на нервную систему, не имеющие побочных эффектов и позволяющие уйти от излишней сосредоточенности, то алкоголь стал бы не нужен. Но поскольку медицина таких средств пока не знает, лётчикам остаётся единственное проверенное и испытанное веками средство — вино.

Людям с неуравновешенной психикой, с повышенным давлением и возбудимостью даже сами врачи советуют выпивать на ночь по 30–40 граммов коньяка. А за границей едва ли не нормой приличия считается принять после обеда рюмку водки или бальзама. Поэтому, как говорится, всё относительно.

Как я уже говорил, злоупотреблял я мало, но когда что-нибудь случалось в полёте, такое бывало.

Спомпирует, например, двигатель, и ты не знаешь — то ли он сгорел, то ли не сгорел (скорость повышения температуры достигает 150–250 градусов в секунду, а стрелка указателя останавливается на ограничительной линии, оставляя тебя в неведении). Естественно, в такой ситуации нервная система испытывает громадное напряжение. И ты выкуриваешь за ночь больше пачки сигарет, а наутро тебе говорят, что всё нормально, проявили плёнки, обработали, ты действовал правильно… Словом, всё о'кей! Двигатель цел.

Конечно, есть люди, которым всё «до фонаря». Кто-то может спокойно после такого играть в шашки, шахматы, нарды. А другой «вломит» пару стаканов и идёт спать. И наутро — как стёклышко. Никаких переживаний! Может, ему и скажут, что он допустил ошибку, но он-то не мучил себя целую ночь и не бичевал до полного нервного истощения. Поэтому я считаю, что вполне пристойно снять с себя напряжение старым испытанным способом, не вводя организм в «штопор».

А какой праздник на столе без горячительного! Не зря же древние не обходили его своим вниманием. Необходимо, чтобы человек периодически чувствовал себя раскрепощённым. И пока не создано на земле иных расслабляющих средств (не будешь же

употреблять наркотики, которые действительно губительны для организма!), люди будут пить спиртное. В умеренных дозах оно полезно. И во мне, как я уже говорил, всегда боролись два противоречивых чувства. С одной стороны, чтобы бросить курить, я бросил пить и сейчас практически не пью. Хотя, будучи курсантом, когда нам категорически запрещалось пить, я, как и все, бывало, выпивал, нарушая устав. Это, конечно, было неправильно. Но и начальство могло бы предоставлять больше льгот будущим офицерам. Например, давать увольнение не на три-четыре часа, за которые можно было только успеть сходить в кино или пройтись по улице с девушкой, а потом мчаться на КПП, а на сутки, чтобы можно было сходить куда-нибудь в гости и остаться там или пулей смотаться домой, благо Москва рядом. Такое увольнение могло стать той отдушиной, которая позволяет организму восполнить нервные потери от постоянных нагрузок, которые мы испытывали в армии.

В отношении же курения, я считаю, надо быть более жёстким. Никотин подрывает здоровье лётчика, может быть, даже сильнее, чем алкоголь. Но в своё время в моду вошло понятие, что лётчик обязательно должен быть заядлым курильщиком. Я не знаю, откуда это пошло, но после первого самостоятельного вылета курсант обязательно должен был подарить своему инструктору пачку хороших папирос — «Казбек» или «Беломор», доказывая тем самым, что он вошёл в когорту лётного состава, и этим символическим жестом отдавая дань уважения инструктору, который научил его летать.

Когда умер Артём Иванович Микоян, мы крепко выпили на его похоронах. Группа лётчиков-испытателей с нашей фирмы сидела на углу одного из столов вместе с космонавтами. Последние, бравируя своим здоровьем — а оно действительно было у них крепким, — отправляли внутрь своего организма рюмку за рюмкой. Мы составляли им компанию. В какой-то момент Пётр Максимович сказал официанту, который наполнял бокалы:

— Сынок, у меня к тебе большая просьба. Не мельтеши перед глазами туда-сюда. Поставь свои бутылочки на столы. Допьём — поставишь новые. А то ты наливаешь по рюмке — и уходишь куда-то. Потом тебя ищешь глазами, ищешь… А ты всё бегаешь. Поэтому не суетись.

Постепенно мы дошли до кондиции. Когда космонавты ушли, мы решили продолжить. Сначала подошли к Вано Микояну, выпили с ним. Потом наша группа в полном составе — Федотов, Остапенко, Орлов, Фастовец и я — вместе с Сергеем Николаевичем Анохиным, командующим ВВС Туркестанского

округа Алексеем Микояном и заместителем коменданта Москвы Борисом Евгеньевичем Копякиным стала обсуждать: что делать дальше? Предложения были различные: от привокзального ресторана до «Праги». Когда же очередь дошла до Анохина, то Сергей Николаевич сказал:

— Время идёт и не возвращается!

Мы поняли, что надо оставаться на месте. Сели. Тут же подбежал официант… Сколько мы выпили — не помню. Но на следующий день мы сбрасывались по 28 рублей, чтобы рассчитаться с рестораном. Почему я запомнил эту цифру? Мы часто вспоминали тот вечер. Бутылка коньяка тогда стоила шесть рублей. Закуска — по килограмму мандаринов — обошлась каждому в 4 рубля. Можно легко подсчитать, что каждый из нас заказал по четыре бутылки коньяка, а всей компанией мы выпили целый ящик, причём уже после поминального ужина. Но на этом мы не успокоились, а поехали продолжать ещё куда-то. Потом мы отвозили Сергея Николаевича Анохина домой, на площадь Восстания, и Копякин, выезжая на осевую линию Садового кольца, говорил с усмешкой, намекая на бездейственность милиции:

— Вот видите, и никто нас не останавливает.

На что я сказал ему:

— Боря, ты извини, но кто ж тебя может остановить, когда на твоей машине написано: «Комендант города Москвы» и включена «мигалка». А ты бы сейчас сел на «Жигули» и попробовал бы проехаться. Я бы посмотрел, насколько тебя хватило.

Он не нашёлся, что ответить, а все остальные засмеялись. К квартире Анохина мы подходили с большим опасением. Алик вообще хотел остаться внизу, у дома. Я ему говорю:

— Алик, не бойся! Нажмём кнопку — и смываемся.

Мы приставили Сергея Николаевича к двери и позвонили. Он, молодец, держался очень браво и здорово. Дверь открылась. Жена Сергея Николаевича, увидев его, сказала:

— Всё, приехали!

И, услышав удаляющиеся по лестнице шаги, крикнула нам вслед:

— Спасибо за доставку!

Я рассказал этот случай, чтобы показать, что и мы могли иногда прилично выпить, но всё равно на ногах стояли крепко. Но, повторюсь, случалось это крайне редко.

Владимир Константинович Коккинаки в отношении алкоголя был строг, и его брат Константин Константинович всегда ставил его в пример. Он вспоминал, как однажды, после неприятности, случившейся с ним в полёте, Владимир приехал к нему домой, наполнил коньяком до половины два стакана, они выпили за

здоровье и удачу и на этом всё возлияние закончилось. Потом они просто сидели, говорили по душам и много курили их любимые очень крепкие сигареты «Памир» и «Новые».

Когда меня спрашивают о Владимире Коккинаки: «А правда, что он совсем не пил?» — я вспоминаю ответ на этот вопрос знаменитого лётчика:

— Ну как же, бывало! Выпивали и по два, и по три литра.

Мы его спрашиваем:

— Чего — вина?

— Да нет! Вином запивали.

То есть во времена его молодости вино не считалось питием, а было чем-то вроде компота. А два-три литра коньяка считалось нормой для хорошего банкета. Это было не часто, а, как говорят нынче, эксклюзивно. Но и здоровье у него, добавлю, было довольно-таки приличным, сказывалась и определённая натренированность. Нетренированному человеку такая доза малой не покажется. Он, скорее всего, попадёт в реанимацию. Ведь, как говорят врачи, два литра водки — доза смертельная. Но смертельная для среднего человека. А для уникальных людей не только не смертельная, а ещё и является нормой.

12. ГРОЗА

Но вернёмся к основному повествованию.

Шли годы. Менялись машины и люди. На смену МиГ-21 и МиГ-23 приходили машины нового поколения. Но топливо продолжало оставаться причиной Многих чрезвычайных полётных ситуаций, случавшихся и с самыми опытными и авторитетными лётчиками. Одна из них произошла со мной и Федотовым, когда мы испытывали совершенно новую, уникальную машину нашего КБ — МиГ-31.

Погода в тот день и у нас в Жуковском, и в Третьякове, где мы выполняли сверхзвуковые режимы, была капризна и неустойчива. Вдобавок ко всему на эту зону с большой скоростью надвигалась грозовая полоса. Федотов, замечу, очень любил острые ситуации, в том числе и непогоду. Когда отменялись все полёты, Александр Васильевич всегда выбивал себе право на взлёт. Иногда нам казалось, что наш шеф «лишку хватал». Мы говорили об этом друг с другом, но впрямую его никто, конечно, никогда не осуждал. Тем более что Федотов из всех сложнейших ситуаций всегда выходил победителем.

Но в той ситуации счастливая звезда едва не изменила и ему. Когда мы закончили работать со сверхзвуком на маршруте вблизи Луховиц, топлива у нас осталось не так много — около 3,5 тонн. А для «тридцать первого» аварийный остаток составлял 2,2 тонны керосина. Впрочем, этого топлива хватало ещё на несколько «процедур» для успешной посадки. Но мы находились достаточно далеко от своей «точки», к тому же метеорологи объявили грозовое положение. И мы сами прекрасно видели: под нами — сплошные ливневые осадки. А вокруг — шапки чёрно-фиолетовых облаков, которые мы вынуждены были обходить.

Я думал, после Луховиц мы поднимемся вверх и оттуда зайдём на посадку. Во всяком случае, высота давала больше шансов для удачного приземления с малым остатком топлива. Но Федотов почему-то решил пойти вниз. И мы пошли на «точку» на относительно малой высоте — порядка тысячи метров. Конечно, и с этого расстояния посадка ничего страшного не предвещала. На «тридцать первом» стояли двухконтурные двигатели, и по сравнению с МиГ-25 показатели расхода топлива были значительно лучше. Но тем не менее опасность стала нарастать. Впереди по курсу наш путь преградило большое грозовое облако, и руководитель полётов предложил нам обойти его с левой стороны.

Мы ушли влево, но облачность ещё больше увеличилась,

видимость приблизилась к нулю, стекло забили сплошные осадки. Федотов ещё снизился, и мы отклонились довольно далеко на юг. Я видел, что мы уходим всё южнее и южнее, а топлива остаётся всё меньше и меньше. Кроме того, КДП практически нас не видел, мешала засветка от грозовых облаков. И в какой-то момент руководитель полётов нас потерял. Когда мы вынырнули из облаков, местность была совершенно незнакомой. Ко всем возможным неприятностям добавился ещё и отказ системы навигации. А потому своих точных координат по азимуту и дальности определить мы не смогли. Комплекс навигации работал в ручном режиме, и как раз этих координат мы не имели.

В данной ситуации напрашивалось одно-единственное решение — резко набрать высоту и идти строго на север. Но Александр Васильевич почему-то упорно шёл прежним курсом. И когда я всё-таки более твёрдо посоветовал ему «прыгнуть» вверх (топлива у нас оставалось всего полторы тонны), Федотов наконец понял, что ситуация приближается к своему пику. Я сам почувствовал, как голос его стал предельно чётким, с определёнными паузами между фразами. Это всегда говорило о том, что он находится в напряжении. И когда мы «прыгнули» на три с половиной тысячи вверх, нас нашли и подсказали дальность. Оказалось, мы ушли далеко на юг, за Домодедово. Мы взяли курс на север, как я и советовал Александру Васильевичу раньше.

Впрочем, всё окончилось нормально. Когда мы подошли к Жуковскому, грозовое облако уже отошло от аэродрома. Хотя весь третий разворот и прямая были забиты облачностью, сверкающей молниями, с дальности 15 километров от ВПП видимость была вполне рабочей. Но у Федотова напряжение никакие спадало. Когда мы сели, он ничего не сказал, а устроил небольшую взбучку техникам по части навигационного комплекса, сухо отрезав, что ещё коснётся этого на разборе. Затем, подписав технику все замечания, которые были в полёте, молча направился в раздевалку.

Здесь, в раздевалке, он тоже ничего не сказал, чувствуя, очевидно, и за собой определённую долю вины. Я к тому же был не единственным свидетелем его не совсем верных действий в воздухе. Федотов позвонил руководителю полётов и стал строго его отчитывать. Руководитель, конечно, был виноват в сложившейся ситуации. Но если говорить прямо, и наш шеф тоже взял на себя лишку. Вместо того чтобы упростить напряжённую ситуацию, он сам её изрядно усложнил. И слава богу, что мы вывернулись из неё так удачно. Но, видя, как переживает Александр Васильевич, мы никогда потом не делали разбора

этого конкретного случая.

13. РАЗГОН

Следующий случай, связанный с топливом, произошёл на МиГ-29.

Генеральным конструктором МиГ-29 был Ростислав Аполлосович Беляков, а главным — Валентин Лавров, талантливый, грамотный специалист. К сожалению, в самом начале испытаний этой машины он заболел и скоропостижно умер в самом расцвете сил — ему было всего около 50 лет. Его сменил Михаил Романович Вальденберг, один из сильнейших отечественных авиаконструкторов. Он поднял не только МиГ-29, но и его различные модификации, в том числе МиГ-33 и уникальную корабельную машину МиГ-29К. Мне повезло, что нас с ним связывают не только деловые, но и чисто дружеские отношения. Это умнейший, талантливый, инициативный специалист, очень обаятельный, живой человек, с необыкновенным чувством юмора. Несмотря на разницу в возрасте, мне с ним так же легко общаться, как с ровесниками. Не раз его советы помогали мне не только в профессии, но и в жизни, и я их очень ценю.

Федотов первым поднял «единичку» — так мы называем первый экземпляр новой машины. Затем мы летали на этой «единичке» вдвоём. Потом я поднял вторую машину, и до определённого времени на «двадцать девятом» летали только мы с Александром Васильевичем. Машина была просто прекрасной — совершенно другое поколение истребителей. Она не могла не нравиться, хотя была ещё сыроватой. И в части управления были некоторые недоработки. Но особенно много было недостатков, связанных с работой силовой установки. Дело в том, что здесь была принципиально новая система маслоснабжения двигателя — не так, как у всех двигателей, — снизу, а сверху. Это было ноу-хау фирмы Изотова.

Многие системщики не понимали, для чего надо было делать масляную систему сверху, ведь по всем нонам она должна быть снизу. Разработчики объясняли это тем, что новый самолёт должен был много летать на знакопеременных перегрузках. Вот и нашли такое решение, чтобы исключить сбои в работе масляной системы при отрицательных перегрузках. Но в результате мы получили больше негативного, чем позитивного.

Это негативное было выявлено нами уже в первых полётах и заявлено двигателистам. Но Сергей Петрович Изотов долго и упорно не хотел переделывать эту масляную систему, потому что её сконструировала одна милая его сердцу женщина (а женщины,

как известно, всё делают наоборот), и он, как мог, пытался защитить её конструкторские идеи.

Однако потом его конструкторское «я» всё же сыграло свою роль. И когда он понял всю очевидность негативных последствий этой системы для судьбы самолёта в целом, дал «добро» на её переделку. Да и мы, лётный состав, высказались очень резко и негативно по поводу её конструкции. Потому что из-за масляной системы в общем-то и был потерян второй самолёт.

Надо сказать, при каждом удобном случае я имитировал отказ двигателя. Федотов заставлял делать такие имитации при каждой проверке. Но меня даже не нужно было заставлять. Я чувствовал, что это наиболее трудный элемент в лётной практике. Хотя бы потому, что он случается крайне редко. Крайне редко в реальной жизни отказывает двигатель, тем более — оба двигателя, но навыками выхода из этой ситуации нужно владеть всегда. А ведь для осваивания сложного элемента необходимо больше тренировок, Соответственно, к самому сложному элементу полёта, с которым по теории вероятности сталкиваешься крайне редко, надо готовиться ещё тщательнее. Вот исходя из этого я и тренировался.

Многие ведущие инженеры, в том числе и мои Друзья Володя Романычев и Серёжа Поляков, часто говорили:

— Да хватит тебе ерундой заниматься. Ну что ты замотал нас этими имитациями!

Это было правдой. В Жуковском, а особенно во Владимировке, когда я, находясь в воздухе, просил разрешения сделать имитацию, руководители полётов, понимая, что сама по себе имитация — это довольно-таки сложный элемент и здесь можно дров наломать требовали обязательно записать её в полётный лист. С одной стороны, если бы что-нибудь случилось, то руководитель полётов снимал с себя ответственность. Но с другой стороны, ведущий инженер, который пишет в полётный лист: «Выполнить заход с имитацией», — рискует в случае какой-нибудь неприятности предстать перед комиссией. И первый вопрос комиссии будет таким:

— А с какой это стати в полёте на такое-то задание ты ему ставишь имитацию отказа двигателя?

И Сергей Поляков, и Володя Романычев всегда шли мне на уступки, но при этом ворчали и ворчали. И все другие инженеры, мои друзья Володя Сыровой, Слава Троицкий, Саша Манучаров, Саша Дондуков, Валера Уткин, Гена Муравлёв, Валера Новиков и многие другие, как правило, уступали моим желаниям и давали возможность тренировать этот редкий манёвр. И надо сказать, я почувствовал некоторую уверенность. Но скажу честно, сколько

бы я ни делал этот манёвр, никогда до конца не был убеждён, что смогу выполнить его чисто и чётко. И продолжал тренироваться и тренироваться. Хотя в жизни, пока я занимался испытаниями, он мне потребовался всего несколько раз.

У нас на аэродроме за всю его историю посадок с отказом двигателя было всего около семи. И я горжусь тем, что три из них выпали на мою долю. Потому что с определённого времени навыки посадки без двигателя очень мне пригодились. Двенадцать лет летал — и не испытывал нужды в них, а потом вдруг… Впервые эти навыки пригодились мне, когда я полетел на отработку характеристик двигателя МиГ-29 и, по-моему, впервые выполнял разгон до приборной скорости 1000 км/час на высоте тоже тысяча метров с новой системой регулирования температуры турбины двигателя. Сопровождал меня лётчик-испытатель из ЛИИ Юра Усиков. Я развернулся на «точку» и решил выполнить этот разгон прямо над ней. Когда у меня оставалось порядка тонны топлива, я включил двигатель на полный форсаж и начал манёвр.

Температура двигателя нарастала: 850, потом 860, 870 градусов. А предельное ограничение было именно 870 градусов. И когда цифра подошла к 880 градусам, я убрал РУДы на «малый газ». Тут надо сказать, что система ограничений была очень серьёзной, приходилось следить буквально за каждым изменением температуры в пределах 10–20 градусов. Но поскольку цена деления приборов была не такой уж большой, осуществлять это было весьма непросто. Поэтому на приборы наносили тонкие красные полоски, по которым отслеживалась точная температура. И вот когда стрелка приблизилась к ограничению, я тут же перевёл двигатель на «максимал», а затем на дроссельный режим.

В это время Юра Усиков передал, что у меня пошёл белый шлейф. Я подумал, что это связано с переводом РУДа на пониженный режим. Но Юра предупредил, что шлейф продолжает тянуться. Увидев по топливным параметрам, что у меня резко начинает убывать топливо, я понял: начались неприятности. И тут же «подпрыгнул» на высоту три километра, потому что нижний край облачности был у данной отметки, и стал готовиться к вынужденной посадке. Руководителю сообщил, что нужно срочно обеспечить заход на аэродром.

Руководители у нас вообще натренированы. А когда мы начали испытания «двадцать девятого», отказы пошли едва ли не в каждом полёте. Иногда полёты укладывались в 2,5–3 минуты. То есть практически сразу же после взлёта мы были вынуждены прекращать полёт и сразу заходить на посадку. Поэтому

руководитель тут же расчистил мне заход на полосу, и я с двигателями, задросселированными на «малый газ», стал производить как бы вынужденную посадку без двигателей. Потому что двигатели в любой момент могли остановиться. Перед этим мы несколько раз тренировали посадки без двигателей с Федотовым, хотя нам специалисты говорили, да и сами мы думали, что такое маловероятно — посадить самолёт с отказавшими двигателями. Тем более что на МиГ-29 двигатели двухконтурные, и чтобы они сразу не застопорили коробку самолётных агрегатов, необходимо было держать какую-то скорость. Хотя качество самолёта было довольно-таки приличное.

Тем не менее я стал готовиться к выполнению захода на посадку по крутой глиссаде без двигателя. Выпустил аварийным способом шасси и планировал на аэродром. Топливомеры показывали «ноль». Но я был уже над дальним приводом и совершил, как всегда, чёткую мягкую посадку. В это время руководитель просил одного лётчика освободить рулёжку. Тот почему-то вступил с ним в пререкания. И тогда я грубо попросил его уйти с рулёжки, ведь я не мог освободить полосу — все «рукава» были заняты. А полосу я должен был освободить немедленно, потому что за мной садились другие самолёты, а я вот-вот встану без двигателя. Более того, я хотел быстрее остановить двигатели, потому что в любой момент они могли остановиться сами. Так, кстати, и случилось.

Только я стал останавливать один двигатель, как второй остановился сам без постановки РУДа на «стоп». То есть топлива уже не было. Но я всё же сумел свернуть на рулёжную полосу. Подъехали машины. Мне помогли вылезти из самолёта. И я увидел, что из всей машины сочится топливо. Как оказалось впоследствии, когда я начал делать разгон, вибрации в топливной системе превысили ограничения и трубопровод разорвало. И из него под высоким давлением стало выходить топливо. Одним словом, выручило и сопровождение, и моя тренированность в посадках без двигателя.

Кстати, когда нужно было лететь на это задание (ведущим был Серёжа Белясник), технический руководитель темы Аркадий Слободской сказал:

Валер, иди быстрей, как раз сейчас выпускают самолёт и вроде бы есть «дырочка» в ближней зоне!

В ближней зоне всегда было большое скопление самолётов. Но учитывая, что мы впервые выходили на этот температурный режим и на эту приборную скорость, я запросил зону поближе к самому аэродрому. И когда я уже подписал лист и направился одеваться, то вдруг остановился и попросил:

— Аркадий, слушай, дай-ка я ещё раз посмотрю все точные данные по отказу двигателя!

— А зачем тебе?

— Мало ли… Я хочу лишний раз потренироваться в этом полёте.

В то время мы делали несколько «кривых» на разных скоростях и буквально в нескольких полётах набирали статистику. В этом вылете я тоже хотел выверить статистику по одной скорости. И надо же было так сложиться судьбе, что именно в этом полёте сама ситуация продиктовала режим посадки без двигателя. Я потом смеялся и говорил:

— Аркадий, кто бы знал, так подумал бы, что мы это специально сделали! Представляешь, я специально пришёл в секретную часть, несмотря на то что опаздывал, специально посмотрел этот режим, выбрал для себя ещё не отработанную скорость, чтобы её попробовать…

А на самом деле помогла хорошая подготовка именно к этому режиму. И он случился у меня в полёте. Как мы говорим, пришлось всё «тик в тик». Часто бывает, что помогает интуиция. Часто ситуация складывается так, что тебе просто везёт. Меня всегда называли «везунчиком». Но я по-иному отношусь к своей судьбе и считаю, во многом Бог помог мне в том, что я остался в живых. И во многих ситуациях, в которые я попадал, мне действительно сопутствовало везение. Говорят, о мастерстве и профессионализме. Я понимаю, что должны быть и хорошая лётная подготовка, и знание инженерии и техники — всё это должно быть на высоком уровне. Но всегда при том должно быть везение. Как говорят спортсмены, должен быть лёгкий фарт. Нету фарта — и будь ты хоть семи пядей во лбу, не поможет. Хоть и говорят: «Везёт сильным», я всегда добавляю: «Спасибо Богу, что уберёг на этой работе!» Наверное, я где-то и богохульствовал в молодости, но потом ко всем этим высказываниям стал относиться осторожнее. И хотя, может быть, не был слишком усерден в своём публичном отношении к Богу, но внутренне я всегда чувствовал, что он со мной. В ответ я добросовестно относился к тому, что мне поручали. Может быть, это и было моим служением Ему.

Ну а дальше были, конечно, и свои приёмы самозащиты, которые помогали мне в лётной работе. Но ещё раз повторю: везение было, и везение достаточно приличное. Особенно если взять последний случай, тоже связанный с топливом…

14. ПО КОЛЕНО В КЕРОСИНЕ

МиГ-31 — очень мощная машина. Она, конечно, немного похожа по внешнему виду на МиГ-25, но на самом деле это совершенно иной самолёт — как по конструкции в целом, так и по компоновке силовых систем, двигателю, шасси, топливной системе, не говоря уже о том навигационном и боевом комплексе, который стоит на нём. До сих пор равного ему в мире не создано. Я могу с полной уверенностью сказать: такого самолёта нет ни у Соединённых Штатов, ни у наших европейских оппонентов… И остаётся лишь чувство досады оттого, что мы даём мало рекламы такому нашему детищу, чуду авиационной мысли, машине XXI века — МиГ-31. Воспеваем и МиГ-29, и Су-27… А ведь ни один комплекс «сухих» не доведён ещё до уровня МиГ-31. И это чувство досады у меня не только оттого, что мы не даём этой машине должной оценки, скажем, в печати и на ТВ, а оттого, что в этом комплексе заложены громаднейшие потенциальные возможности, а наше военное руководство их недостаточно использует. Но об этом мы ещё поговорим, а пока расскажу о том драматическом случае.

Мы с Витей Рындиным готовились к полёту на аэродинамические характеристики. Дело в том, что с топливными баками МиГ-31 близок к нейтральной центровке. И нужно было очень тонко и чётко сделать как «площадки», так и виражи и «спирали», чтобы качественно получить статистические точки. После обработки этих режимов составляются графики характеристик устойчивости. На определённой скорости (или числе М) выполняется вираж с плавно нарастающей перегрузкой (или углом атаки), причём число М должно быть постоянным, а перегрузка плавно расти с периодами постоянных значений («площадок»). Чем больше этих «площадок», тем более достоверны точки на графиках, падение перегрузки при этом недопустимо. Диапазон от минусовых перегрузок до положительных должен пройти как можно дольше, чтобы было больше точек для обработки.

На одно из заданий, связанных с выполнением таких режимов, я и полетел. Это была наша первая эталонная машина под номером 305. Что такое эталонная машина? Первым выходит чисто опытный самолёт по агрегатам. На второй машине отрабатывается силовая установка. На третьей, как правило, — лётно-технические характеристики. Ещё одна машина используется в чистых полётах на аэродинамику. Следующая — по навигационному комплексу. Ещё пара машин летает по

комплексу вооружения с ракетами. Ещё одна испытывается на нагрузки. Потом всё это фокусируется в одном образце, которому даётся как бы предварительное лицо машины, он и называется «эталонным самолётом». То есть выпускается самолёт в котором сосредоточены уже все отработанные системы — от системы управления до боевых комплексов. И этот зачётный самолёт как бы представляется для полной его интегральной оценки. Такая машина под номером 305 была у нас на лётной станции. И мы занимались на ней испытаниями.

Ведущим инженером на самолёте был Борис Чак, кстати, очень неплохой ведущий инженер, грамотный, инициативный. Он подготовил задание, попросив меня:

— Сделай, как ты всегда делаешь, точки более продолжительные!

Без ложной скромности, по виражам и «спиралям» я был одним из самых опытных специалистов.

Кстати, о скромности… Анатолий Алексеевич Белосвет был в ту пору уже заместителем главного конструктора, начальником отдела лётных испытаний и начальником бригады аэродинамиков. Это был удивительный, талантливый учёный-практик, а мог бы стать и прекрасным теоретиком — у него была не голова, а настоящий компьютер. Таких, как Белосвет, во всём нашем авиационном мире насчитывалось не больше, чем пальцев на двух руках. Надо сказать, и самомнение у него было будь здоров. Вот уж он-то ложной скромностью не страдал. Хотя Толя и был моим близким другом, но должен признать: его порой отличала даже не самоуверенность, а какое-то, я бы сказал, сверхнахальство. Но о своих подчинённых он заботился очень хорошо, по-отечески. Белосвет, конечно, их нещадно ругал, ругал всегда и везде, но и защищал тоже. Об этом все знали. Хотя работать с ним бывало очень тяжело, потому что он требовал от других понимания техники на своём, высоком уровне. А человеком он был почти гениальным.

Белосвет часто говорил:

— Отдайте этот полёт Меницкому. И он вам из одного полёта привезёт столько точек, сколько их во всей программе.

Так и случалось иногда на самом деле. Виражи и «спирали» у меня всегда получались хорошо. Я очень чётко выдерживал кривую «спирали», выдерживал точно мах, последовательно прибавляя углы атаки. И действительно, по одному моему режиму всегда можно было описать целую кривую. И по времени режим у меня проходил в пределах 30 секунд, иногда даже до минуты. А многие выполняли вираж и «спираль» секунд за пятнадцать, а то и меньше.

Но если говорить честно, в том, что и как я делал, во многом мне помог мой друг по фирме Миша Комаров. Я даже называл одно время эти виражи и «спирали» «а ля Миша Комаров», потому что он показал мне, как он их делает. Затем я тоже кое-что привнёс в искусство выполнения этих режимов. Но многое я взял именно из его показа. И спустя годы, когда уже сам воспитывал учеников, показывая им отшлифованный приём, всегда добивался от них, чтобы они отрабатывали его именно так.

Потом с Белосветом мы рассчитали и сделали ещё несколько подобных приёмов. В этом творчестве особенно преуспевал Александр Васильевич Федотов. И вообще вся наша фирма в плане методик сделала очень много. Наработки колоссальные. И Боря Орлов, и Алик Фастовец, и Пётр Максимович Остапенко сделали этот процесс творчества очень масштабным и глубоким. У каждого был свой почерк, и каждый был в чём-то особенно силён.

Так вот, полетев с Виктором Рындиным на эти режимы, мы начали их выполнение. Задание технически было довольно-таки сложное, а в остальном… Топлива — навалом, работай, как говорится, не хочу. И Витя, бедный, лишь вздыхал, что придётся летать так долго, пока не израсходуешь всё топливо.

Мы приступили к режимам. И где-то на тридцатой — тридцать пятой минуте полёта я почувствовал, что топливо стало расходоваться чересчур быстро. Я сказал об этом Виктору и попросил его включить секундомер. Он ответил:

— Уже включил.

Мы понимали друг друга с полуслова и начали вдвоём следить за топливом. Я видел, что ритм его расхода меняется и темп выработки всё более увеличивается. Я сообщил руководителю, что прекращаю выполнение задания и возвращаюсь на аэродром. Сначала хотел полететь в Луховицы, но топлива было ещё порядка двенадцати тонн. Несмотря на это, надо было «рвать когти». Запросив руководителя Луховиц, я услышал в ответ, что они сегодня не работают. По всему выходило, что потребуется довольно серьёзная посадка. После этой информации мы сразу ринулись по воображаемой биссектрисе не на Луховицы, не на свою «точку» а посередине. Запросил Луховицы ещё раз. Погода была облачная, и я понял: на «раскрутку» этого аэродрома уйдёт много времени — пока руководители соберутся, пока включатся все системы… А отсчёт времени пошёл уже на минуты и секунды.

Я повернул на свою «точку» — разница-то в расстоянии была около пятнадцати километров. Но одно дело ты идёшь на свой аэродром, постоянно получая информацию, а другое — ты летишь

к «чужому», не имея никакой поддержки — ни наземной, ни радионавигационной. Исходя из этого, я считаю, что решение было принято правильное, оно было поддержано Виктором, и мы пошли к Жуковскому.

Топливо продолжало быстро уходить — в минуту таяло около двух-трёх тонн. Я шёл на дроссельном режиме, стараясь выбрать наиболее экономичную схему работы двигателей. Но когда мы вышли на расстояние 25 километров от аэродрома, я понял, что ситуация резко ухудшается: на топливомере появились цифры остатка «500 кг — 0», и стрелка болталась между этими значениями.

Я сказал Виктору (на этом самолёте была раздельная система катапультирования):

— Давай, Витек, прыгай! А я тут попробую немножко помучиться.

Он мне ответил коротко, но уверенно:

— Или вместе — туда, или вместе — туда!

Вроде два одинаковых слова — «туда» и «туда». Но тут всё дело в интонации. Из второго «туда», как говорится, ещё никто не возвращался.

Я понял и больше не донимал его. Виктор остался, и это придало мне уверенности, так как в подобную ситуацию ещё никто не попадал. Её даже никто и не предполагал, а действия лётчиков в такой ситуации в инструкции оговаривались одним словом: «Катапультироваться». Тем самым признавалось, что осуществить посадку в таких условиях технически невозможно. И тем не менее Виктор остался, и его присутствие, во-первых, придало мне больше уверенности, во-вторых, облегчало мою задачу — была надежда, что если я даже не успею переварить какую-то информацию, он мне её вовремя подскажет.

Вскоре пришло первое облегчение: слава богу, перетянули окрестности Воскресенска и других небольших деревень и посёлков, впереди было пусто. Но обстановка накалялась. В пятнадцати километрах от аэродрома стрелка топливомера уже не отрывалась от цифры «0». С руководителем полётов радиосвязь я уже не вёл, заранее попросив его обеспечить срочную посадку, понимая, что нужно готовиться сажать самолёт без двигателя. И шёл, вытягивая как только можно высоту. Двигатели остановились примерно в рассчитанной мною точке, и я направил самолёт на снижение, хотя из этого места на полосу попасть было невозможно.

Посадку на МиГ-31 с остановленными двигателями мы не отрабатывали, да она для таких машин, с такими двигателями и не предусмотрена. Двигатели были двухконтурными. Они

позволяли делать снижение до определённой высоты, но при этом нужно было держать очень большую скорость, чтобы обеспечить управляемость самолёта. Из-за двухконтурности эти двигатели обладали большим тормозящим моментом, и режим авторотации у них, как на простых осевых двигателях, был невозможен, поэтому гидравлика не обеспечивала управление самолётом, и по инструкции, как, впрочем, и по здравому смыслу, нам надо было катапультироваться.

Но я вспомнил почему-то рассказ и «кривую» нашего предшественника, знаменитого лётчика Мосолова: по его «пиле», то есть работе ручкой управления, определялась затратная энергомощность силовых приводов. Я думаю, это было связано не только с техникой пилотирования Мосолова, как нам пояснял Федотов. Я думаю, здесь ещё присутствовало и другое. Мосолов, понимая, что для лётчика средней квалификации может понадобиться пилотирование более размашистое, тем более с учётом нервозной и накалённой обстановки, умышленно делал «пилу» более размашистой, чтобы заложить определённый запас прочности именно в этот элемент. Памятуя об этом и зная, что моя «пила» (её всегда можно было отличить) была очень плавной и практически шла по огибающей, я надеялся на неё. Кроме того, я был уверен, что в крайнем случае катапульта сработает безотказно. Наконец, я считал, что всё-таки должно повезти, надеялся на удачу. Была лишь тревога, как бы отказ гидросистем не выскочил на выравнивании самолёта перед посадкой, тогда уж точно — привет!

Поэтому, с целью экономии гидравлики, шасси выпустил аварийно. Оно выпускалось почему-то очень долго. Вообще время тянулось немыслимо медленно. Хотя сам процесс занял минуты полторы-две, а выпуск шасси занимал процентов двадцать из них, мне показалось это целой вечностью. Дальше я только следил за одним: скорость — гидравлика, скорость — гидравлика, скорость — гидравлика… Держал скорость и упирался.

Садились мы на запасную полосу, и меня беспокоили ещё два момента. Перед аэродромом была дорога с метровыми кюветами. И я боялся, что при посадке до аэродрома (то, что нам не долететь, было однозначно) мы попадём шасси в эти глубокие рвы, сломаем стойки, и неизвестно, чем всё закончится. Ну а дальше был бетонный забор. Здесь я уже надеялся на чистое везение. Чтобы прицелиться на скорости планирования 470 км/час с отказавшим двигателем и чётко пройти между столбов! Можно, конечно, говорить об этом, но, думаю, вряд ли кто из серьёзных людей поверит в такое. Хотя дилетант может и поверить. Оставалось надеяться только на везение.

Так оно и случилось. Гидравлики хватило «тик в тик». Только мы выровняли самолёт, тут она и приказала долго жить. Но выровнял я машину идеально, хорошо и плавно, хотя, естественно, никогда не тренировался сажать без двигателя такую махину. Планируя на полосу, мы практически чиркали колёсами по траве. И когда проходили беспокоившую меня дорогу, стойки шасси, к счастью, только едва-едва коснулись страшивших меня кюветов. А дальше мы, словно спички, срубили бетонные столбы (перед этим я сказал Виктору: «Держись!») и въехали на запасную полосу аэродрома. Проехав километра полтора, мы встали. Это была, кстати, первая и последняя посадка МиГ-31 на грунт. Наступила мёртвая тишина. Я поднял «фонарь», вышел из самолёта на воздухозаборник, открыл Витин «фонарь» и увидел, что он белый как полотно. Я спросил:

— Вить, ты почему такой бледный-то?

А он мне в ответ:

— Ты бы лучше на себя посмотрел, какой ты розовый.

В это время к нам на всех порах уже мчалась пожарная машина. Она подъехала во главе с каким-то подполковником. Он спросил:

— Ребята, всё в порядке? В чём дело?

Мы, постепенно возвращаясь к жизни, дружно отвечаем:

— Да, в общем, нам ничего и не нужно. Топлива у нас нет. Топливо всё вышло. С двигателями всё нормально. Давно стоят. Так что с противопожарной точки зрения тут никаких инцидентов нет.

Пожарные сказали ещё что-то типа:

— Ну вы, блин, даёте!..

Короче, посмеялись. Витя немного погодя говорит:

— Братки! Дали хотя бы закурить!

Тут же нам дают закурить. И мы курим под самолётом, переживая все свои перипетии. Курим и блаженствуем. Я говорю Вите:

— Витя, надо же, какая прекрасная погода стоит! (Был июнь) Солнечная погода, зелёная травка, всё хорошо. И как же нас с тобой угораздило сесть в самую лужу?!

Там, где мы остановились, была большая лужа.

Показались уже наши машины. Ехали в них начальники и инженеры. И вдруг подполковник-пожарник берёт у меня сигарету, берёт сигарету у Вити и тушит прямо о свою шершавую мужественную руку. Я ему говорю:

— Ты чего?

А он подносит палец к губам и говорит:

— Тихо! Спокойно! Потихоньку все идём от самолёта.

Я — ему:

— Да брось ты эти правила! Подумаешь, какое дело…

— Тихо! Мы стоим в керосине.

Оказывается, внутри самолёта было много топлива. Оно было не в баках, а растеклось по всей машине. Тонн двенадцать вытекло ещё в воздухе, а остаток струился сейчас из самолёта на землю. Образовалась лужа. И мы вместе с пожарниками стояли как раз в ней. Представляю удивление начальства, когда оно, подъехав, увидело бы нас, курящих с пожарниками в этой луже. Это было бы эффектное зрелище! Так трагическое всегда соседствует со смешным.

Немного погодя мы пошли по следам самолёта. Посмотрели на сам самолёт. На одной из стоек был оторван тормозной щиток — видно, при ударе о столб погнут один из стабилизаторов. Я так думаю, что он срезал другой столб. Как оказалось, бетонные столбы забора стояли довольно-таки часто. И когда мы подошли к ограждению, то с удивлением увидели, что буквально в каком-то сантиметре, а может быть и менее, от колеи, где прошло шасси, стоял ещё один маленький бетонный столб с указанием номера кабеля. Кто умудрился поставить на запасной полосе указатель какого-то кабеля?! Это, конечно, анекдот. Но если бы мы напоролись колесом на этот бетонный, с железным наконечником столбик, наверное, всё закончилось бы не так удачно.

Затем мы посмотрели на идеально срезанные столбы, подошли к дороге, на которой было заметно чёткое касание нашего шасси. И ещё раз представили, что могло случиться, если бы посадка была грубой, если бы получился большой недолёт. Последствия было бы трудно предсказать. После этого мы, естественно, уже никакие полёты не проводили. Все собрались вместе. Шеф похлопал меня по плечу и сказал:

— Молоток!

И мы пошли в ресторан «Спутник». Посидели там крепко. И я там удивился. У нас Витя Рындин иногда входил в «штопор», особенно когда случались тяжёлые моменты, но тут он был как стёклышко, хотя и пил прилично. Да и я выпил достаточно много. Но тем не менее был трезв. Видно, чрезвычайная ситуация, в которую мы попали, не давала опьянеть. Но психологическую разгрузку сделать надо было обязательно.

Закончили мы очень поздно. Василий Анатольевич Архипов, зам. главного конструктора, завёз нас ещё к себе. Потом, часа в три ночи, повёз меня домой. Был он довольно пьян, но машину вёл уверенно и говорил мне:

— Ты вёл такой самолёт, а я веду простую машину. Тем более

здесь никого нет. Пусть я возьму грех на себя, но довезу тебя…

И привёз. В руках у него была часть поломанного тормозного щитка с нашего самолёта. И когда моя жена Оля открыла дверь и, увидев нас, спросила: «Что случилось?» — Василий Анатольевич трезвым голосом ответил:

— Олечка, ничего не случилось. Просто я хочу тебе показать, на каком говне твой муж сегодня летал!

И показал обломок этого тормозного щитка.

Оля толком, конечно, ничего не поняла. Поняла она только одно: случилось что-то из ряда вон выходящее. Мы сели на кухне и ещё немного выпили. Потом я проводил Василия Анатольевича до машины, и он уехал домой. Через полчасика позвонив ему домой и убедившись, что он доехал нормально, я лёг спать.

На следующий день мы приехали на работу. Полёты у нас не производились, потому что после такой встряски нам было не до них. По горячим следам начался анализ происшествия. Главное, что оно вовремя предупредило ряд других, которые могли произойти. На четырёх машинах этой серии (всего было выпущено шесть машин) стояла топливная система последнего образца. Сделана она была по следующей схеме. На той части, где проходила труба высокого давления подпитки двигателя от насоса, стоял датчик топлива. Потом решили этот датчик топлива убрать. И вместо него поставили заглушку. А поскольку датчик стоял на отростке трубы, то вместо того, чтобы заподлицо убрать этот отросток, для начала решили заглушить его гайкой. В результате не особенно качественной сварки и при определённых вибрациях эта «пяточка» с гайкой начала вибрировать с большой амплитудой. И, постепенно раскачиваясь, стала течь. В конце концов она оторвалась.

Проверили оставшиеся три машины — две были в Горьком, одна прилетела к нам для проверки. У всех обнаружили капельные течи. Практически где-то во втором или третьем полётах, а может быть, и в первом ситуация могла полностью повториться. Кстати, Василий Анатольевич сказал, что если бы мы покинули машину, нам бы никто слово в укор не сказал, а наши действия оценили бы как абсолютно грамотные. Но тогда в груде металлического хлама вряд ли нашли бы этот опасный дефект. Так что всё закончилось как нельзя лучше. С трёх самолётов, которые уже были на грани аварии, сняли топливную систему и кардинально её переделали.

История эта закончилась для нас весьма курьёзно. Я помню, как один военный лётчик, сам того не зная, вернулся из полёта с бомбой. Ему тут же приказали сидеть и не двигаться, пока эту бомбу не обезвредят. Бомба была с открытым взрывателем. Сидел

он около часа. И за то, что он прилетел и, так сказать, проявил мужество, ему подарили большой цветной телевизор.

Когда же мы совершили свой небольшой «подвиг», Витя сказал:

— Ну, теперь, Валера, нас очень здорово наградят!

Поживём — увидим, — скептически заметил я. Последовал закрытый приказ министра. (В сводке аварийных происшествий, кстати, наше ЧП не было указано. Машина делалась под строгой завесой секретности.) В приказе говорилось о награждении нас ценными подарками. В результате нам дали по фотоаппарату ценою в 80 рублей. Свой я года через три кому-то подарил, потому что он у меня так и лежал без дела. А Витя, помню, долго возмущался:

— Как же так! Спасти машину, которая стоит столько миллионов долларов, — и получить какой-то фотоаппарат за 80 рублей!

Я его успокаивал:

— Вить, какие наши годы! Слава богу, живы остались, и то хорошо.

А он в ответ:

— А если подсчитать все деньги, которые мы пропили в ресторане, то сколько же фотоаппаратов можно было накупить!

Таким был финал этой истории.

15. МАРШАЛ САВИЦКИЙ

Вскоре после того случая мне позвонил Евгений Яковлевич Савицкий, с которым я был достаточно близко знаком и с которым мы провели много времени в общении. Я проработал с ним около года в одной комнате. Потому что у него как председателя Государственной комиссии не было своего постоянного кабинета. И он попросился ко мне в кабинет, когда я почти безвылазно сидел на испытаниях МиГ-31 во Владимировке.

Наша лётная комната представляла собой два смежных помещения. И посторонних людей иметь в ней было нежелательно. Лишь тут всегда можно было отдохнуть от суеты лётно-испытательной жизни. Но я, конечно, не мог отказать Евгению Яковлевичу. И считаю, что мне крупно повезло. С ним было приятно общаться, интересно слушать его рассказы о том, как он себя вёл с определёнными начальниками. Сам же он был довольно строгим командиром, даже суровым.

Я уже говорил, что умел имитировать разных людей. И многие мои друзья постоянно просили меня рассказать ту или иную историю голосом Савицкого.

Он был активным государственным деятелем. Проработав почти 29 лет на фирме Микояна, 31 год служа авиации, я больше не видел ни одного такого начальника в ранге председателя Государственной комиссии, который бы так чётко исполнял свои обязанности, так глубоко вникал в темы и так требовательно подходил к выполнению всех пунктов программ. Более того, он своей собственной инициативой будоражил многие коллективы смежников. Порой маршал бывал очень суров. Но мы не обижались. Ведь сформировался он в то время, когда подобная суровость действовала безотказнее, чем иные методы руководства.

Чего стоили, например, его усилия, связанные с доводкой боевого комплекса МиГ-31, а именно радиолокационной станции. Разработчики сделали просто чудо — они создали такой комплекс, который впервые не только с точки зрения философии (наши комплексы в этом всегда были сильнее западных), но и по элементной базе, в частности фазированной антенной решётке, обогнал на десять — пятнадцать лет Японию и США. И, естественно, все другие страны.

Когда я в первый раз прилетел в Париж на этом самолёте, то представители фирмы «Хьюз» попросили открыть его передний кок, чтобы посмотреть антенную решётку. Они не верили, что мы могли сделать фазированную антенную решётку на такой

ограниченной площади. Для них русские по определению не могли создать подобный боевой комплекс. Они думали, что мы блефуем, рассказывая о его боевых возможностях, свидетельствовавших, что наша конструкторская мысль ушла далеко вперёд. Западные учёные и авиаспециалисты надеялись, что технологическая база российских научно-производственных объединений не способна произвести такой боевой комплекс.

Но мы его сделали. Правда, когда мы открыли и показали им нашу фазированную антенную решётку, даже это не произвело на них отрезвляющего впечатления. Они думали, что Россия специально сделала бутафорский экземпляр, чтобы взбудоражить сознание зарубежных авиационных специалистов. Думаю, поэтому и реакция на появление МиГ-31 была скромной. Западным авиаспециалистам невыгодно было показывать, что русские обошли их не только в области конструкции материалов, в аэродинамике, в системе управления, в двигателестроении, но и в их святая святых — в радиоэлектронике. И что самое удивительное — в элементной базе. Последнее для них было просто непостижимо. Пальму первенства отдавать не хотелось.

Кроме того, они были не заинтересованы, чтобы такая машина вышла на мировой рынок. Конечно, МиГ-31 — самолёт тяжёлого класса, и на рынке вооружений не мог пользоваться широкомасштабным успехом. Но определённый спрос он имел бы. А с учётом заложенных в него возможностей, в том числе возможностей истребителя-бомбардировщика, перехватить который будет крайне тяжело, его способности к многофункциональным действиям, этот самолёт шёл далеко впереди любого истребителя и подходил вплотную к XXI веку.

Отношение к нашей фирме внутри страны тоже сыграло здесь не лучшую роль. Даже на парадах комментаторы, ведущие репортажи, меня порою просто обескураживали. Например, летит МиГ-31, который принципиально должен считаться гордостью нашей авиации, а комментарий к его полёту такой:

— Летит мощный истребитель-перехватчик МиГ-31. Он может перехватывать даже малоразмерные цели. А вот приближается к трибунам знаменитый самолёт Су-27УБ. Он имеет такие прекрасные качества, как…

И дальше в течение шести-семи минут идёт перечисление этих качеств.

Я подчёркиваю: какими бы прекрасными ни были самолёты Су-27 и МиГ-29 и их модификации, им далеко до мощи, вооружения и потенциальных возможностей, которыми обладает МиГ-31. К сожалению, такая политика приводила к тому, что мы даже не давали правдивой информации своим соотечественникам

и налогоплательщикам, как это принято сейчас говорить, о собственных достижениях инженерной и технологической мысли.

У колыбели этого детища стоял Евгений Яковлевич Савицкий. После того памятного случая он позвонил мне, поздравил и сказал:

— Валера, я в качестве председателя Государственной комиссии подал рапорт в ЦК о присвоении тебе звания Героя Советского Союза.

Я ответил что-то вроде:

— Евгений Яковлевич, большое спасибо за доверие, но…

Дело в том, что самолёт в то время был ещё сыроват. В представлении надо было описывать то смелое деяние, которое я совершил. А это бы, в свою очередь, повлекло и технический разбор. Но поскольку всё утопили в секретности и в раздувании этого случая никто не был заинтересован, я попросил Евгения Яковлевича не активизировать это дело и спустить всё на тормозах.

Он немного попыхтел, но когда я сказал, что в этом не заинтересован весь наш огромный коллектив, в частности испытательная бригада, на него это подействовало. И под моим мягким давлением он не стал осуществлять задуманное.

Здесь свою роль сыграл и Александр Васильевич Федотов. Те, кто поступил на фирму до меня, уже получили эту высокую награду. Дольше других «выдерживали» Петра Максимовича Остапенко. Вторым по «выдержке» был я. В то время как предыдущие наши коллеги получали это звание через 7-9 лет работы, Остапенко его присвоили через 13 лет, а мне — через 12. Александр Васильевич при всей своей великости и профессиональных высотах тоже имел человеческие слабости. Одна из них — ревнивое отношение к успехам подчинённых. С одной стороны, он радовался, что у него такой коллектив. С другой — каждый, особенно большой, успех подчинённого порой приводил его в уныние. Эта противоречивость всегда нас удивляла. Впрочем, мы понимали: если человек находится на таком Олимпе, ему хочется везде быть первым, быть самым лучшим. К задержке с награждением Остапенко это имело прямое отношение.

В Евгении Яковлевиче Савицком чувствовалась старая закалка. Он регулировал испытательный процесс проверенным способом советского времени. Это были всевозможные накачки, нагоняи и прочее. Но они действовали, особенно на наших смежников, которые действительно зачастую были неповоротливыми. И сильный выброс адреналина в организме с помощью Евгения Яковлевича заставлял их прийти в рабочее

состояние. Он всегда оперировал большими категориями — своими докладами в ЦК, в ВПК. И естественно, люди на местах — в Горьком, в Перми и других городах всего этого панически боялись. Каждый боялся потерять должность. Предприятие могло лишиться финансирования и социальных благ. Савицкий умело пользовался этим рычагом. Его методы были такими же какой была сама система.

Когда Евгений Яковлевич осуществлял проработку смежников, он напоминал разбушевавшийся ураган и многих вводил в шоковое состояние. Как-то у нас была тренировка одной боевой работы. Когда я летел и выполнял «коробочку» — манёвр для захода по имитации поражения цели, я почувствовал, что группа наведения что-то слишком засуетилась и занервничала. Это ощущалось и по интонациям, и по диаметрально противоположным командам. Чувствовалось, командный пункт работает в несвойственном ему режиме.

Оказывается, на КП пришёл Евгений Яковлевич и своим появлением внёс суету и хаос. Во-первых, не каждый день офицеры КП — от капитана до полковника — видят маршала, к тому же такую легендарную личность, как Савицкий. Во-вторых, все знали о его суровых методах воспитания.

Потом был разбор, как раз один из тех больших разборов, где присутствовали и министры, и заместители министров. Евгений Яковлевич занимал председательствующее место. А я должен был докладывать обо всём, что произошло в воздухе. Перед этим я встретился с начальником командного пункта и спросил его:

— Что там с вами сегодня происходило?

— Валерий Евгеньевич, маршал пришёл, ну, у всех руки сразу и задрожали. Да плюс он как начал шпынять направо и налево, да при этом припугивать Курилами и Сахалином…

Я пообещал попробовать на разборе защитить КП. И когда совещание началось, я провёл его как положено, но в конце всё-таки заметил:

— Хотелось бы отметить ещё одну деталь. Мне кажется, в нашем деле все должны чётко заниматься каждый своим направлением, которому он обучен, которым он владеет и за которое отвечает. Лётчик должен летать и чётко выполнять все команды, импровизировать по ходу, если какая-то ситуация становится нештатной, проявлять творческую смекалку. Ведущий инженер — хорошо прорабатывать задание и вместе с техническим составом готовить самолёт Это касается в том числе и начальников. Каждый должен занимать своё место. Например, сегодня, выполняя тренировку к боевой работе, причём достаточно серьёзную, я вдруг почувствовал, что КП, имея

прекрасно отлаженный механизм, ни с того ни с сего начал суетиться. Команды стали поступать нервные неадекватные обстановке. Чувствовалось, что присутствует какая-то помеха. Причём это помеха явно не технического характера. В этой связи я хотел бы ещё раз сказать: давайте не ставить сами дополнительных вводных своим специалистам. У них этих вводных вполне хватает.

Начальник КП, полковник, с галёрки показал мне большой палец, поднятый вверх, и наклонил голову в знак благодарности. Каково же было моё удивление, когда Евгений Яковлевич сказал:

— Вот я бы тоже хотел отметить. Валерий даже в полёте видел, что КП работает в несвойственной ему манере. Я сам был свидетелем этого безобразия. Никто — от капитана до полковника — на этом КП не понимает ни своей роли, ни своей задачи. Максимум, на что способны эти люди, — где-то в отдалённом районе, в районе Курил или на Сахалине, заниматься штатным руководством подхода и посадки.

Это заявление прозвучало довольно-таки грозно. В итоге от моего защитного слова получился эффект обратного действия.

Иногда случались и курьёзы. Когда МиГ-31 начал эксплуатироваться, то его системы требовали качественного наземного обслуживания. Точность выдерживания напряжения должна была быть очень строгой. К сожалению, существовавшие наземные источники питания не отвечали современным требованиям. В результате больших колебаний напряжения (амплитуды и фазы) в современных комплексах МиГ-31 в период подготовки к полёту часто происходили сбои. И как-то Евгений Яковлевич задал вопрос Сергею Полякову, который был техническим руководителем этой программы:

— Поляков! Сколько же нужно готовить самолёт?

Самолёт на старте иногда готовится по два, два с половиной, три часа. Как тебе не стыдно! Когда ты начнёшь готовить машину так, как положено, — в течение тридцати минут?

Поляков стал объяснять, что системы ещё недостаточно отработаны и работают пока не в боевом режиме а в более щадящем, что самолёты готовились бы и быстрее, но, к сожалению, военные никак не могут поставить чёткого и правильного питания. Сколько мы об этом ни говорили, сколько ни выступали на совещаниях, проблема остаётся открытой. Естественно, при этом он имел в виду напряжение и силу электрического тока, его амплитуду и частоту. Маршал тут же заметил:

— Ну, Поляков, это вопрос и к тебе. Я, например, впервые слышу о том, что у нас не отработано чётко питание на земле.

Поляков стал оправдываться:

— Евгений Яковлевич, мы не хотели тревожить вас мелочами.

— Ну вот. В результате того, что вы не хотели загружать меня мелочами, подготовка к полёту у вас растягивается на такое большое время.

Каждый принял это замечание на свой счёт. Поляков действительно не хотел загружать по этому вопросу Евгения Яковлевича, поскольку у того имелись глобальные проблемы, ждущие решения. Но тем не менее стабилизация напряжения наземных источников тоже являлась важным моментом. Рано или поздно этот вопрос технически всё равно был бы решён. Но когда мы пришли на следующий день на аэродром, нас ждал сюрприз. На старте стоял вагончик с питанием — продуктами… Техническому составу бесплатно выдавались кофе и булочка с сосиской. Для того времени и региона это было нечто!

Забавный случай. Но некоторые приёмы Евгения Яковлевича имели печальные последствия. Однажды полковник Иванов, не согласовав с маршалом, отменил одну боевую работу. Формально он имел на это право, поскольку её время вышло. Тогда мы могли летать только во время паузы между пролётами американских спутников. Но с этической точки зрения он Должен был спросить разрешения на отбой полётов.

Аэродром принадлежал ВВС, Евгений Яковлевич относился к ПВО. И действия полковника были проявлением известного антагонизма между двумя видами войск, проявлявшимся зачастую в подобных мелочах. Думаю, прошлые заслуги маршала и его нынешний статус председателя Государственной комиссии предполагали уважительное отношение к нему Однако и командование института, и его низшее звено старались его как бы не замечать. Он платил им той же монетой. В частности, после того как произошёл этот отбой, он позвонил и.о. начальника института генералу Бутенко и потребовал у него отчёта. Бутенко ответил, что такие вопросы являются компетенцией руководителя боевой работы, коим являлся полковник Иванов. Поэтому у него замечаний к полковнику Иванову нет.

Тогда маршал повторно через несколько минут позвонил Бутенко и сказал:

— Я тут составил две телеграммы. Одну — министру обороны. Другую — в Центральный Комитет. Но я не такой дурак, как ты. Я сначала дам тебе их прочитать, а потом отошлю в Москву.

В результате Бутенко со стенокардией слёг в госпиталь.

Могу привести и другой пример. Одно из объединений радиопромышленности, которое возглавлял главный конструктор

и генеральный директор Виктор Константинович Гришин, вело разработку прицела и явно не укладывалось по срокам в программу. Виктор Константинович представлял собой огромную человеческую массу. Был он очень большого роста и весил килограммов сто шестьдесят. Как многие полные люди, он был невозмутим. Его невозможно было вывести из равновесия. На едкие реплики он, как правило, отшучивался.

И вот когда вокруг прицела сложилась критическая ситуация и встал вопрос: быть или не быть, созвали большое совещание, на котором присутствовали два министра и председательствовал Евгений Яковлевич. Он-то и заявил Гришину, что тот-де плохо выполняет поставленную задачу. Задачу, поставленную и правительством, и Центральным Комитетом. Виктор Константинович отпарировал, что это личное мнение маршала, а у него — работника науки и производства несколько иное, отличное от Савицкого мнение.

Тогда Евгений Яковлевич заметил, что его «отличное» мнение не стыкуется со сроками, поставленными правительством. Гришин снова отпарировал, что науке иногда трудно диктовать строго определённые сроки. Тут Евгений Яковлевич не растерялся и сказал следующее:

— Это, наверное, действительно так. Но как показывает практика, иногда хирургическое вмешательство в кадровые вопросы позитивно влияет на научный прогресс. Когда было плохо с разработкой одного из прицелов, то его генерального конструктора Кунявского поменяли на Фигуровского. Затем, когда снова сложилась критическая ситуация, Фигуровского поменяли на Волкова. И опять пошёл прогресс. Когда снова создалась критическая ситуация, связанная, видимо, с застоем среди лидеров, то и Волкова поменяли на Гришина. Таким образом, если такая хирургия даёт положительный эффект, то не грех воспользоваться ею и в нынешней ситуации.

Все затаили дыхание и молчали. Савицкий пообещал доложить свои выводы в Центральный Комитет, встал и добавил:

— До этого там меня всегда понимали. Думаю, поймут и на этот раз.

Этого было достаточно для того, чтобы Виктора Константиновича свалил приступ стенокардии. И, по-моему, у него ещё был микроинфаркт. Помню, мы с главным конструктором Васильченко приезжали к нему в больницу, а до этого долго разговаривали с маршалом, потому что Васильченко был с ним тоже очень близок и всё время мне говорил:

— Давай ещё раз брать маршала на приступ! Нельзя допустить, чтобы он Виктора уволил. Потому что тогда

действительно всё рухнет. Только Гришин может держать всё это дело в кулаке.

Похоже, Савицкий и сам это понимал. Он уже и не рад был тому, что сделал такую встряску. И если бы Гришин промолчал и не отвечал на реплики маршала, то всё бы закончилось обыкновенным разносом. Но, как говорится, маршал закусил удила. Хотя сам прекрасно представлял, что достойной смены Гришину пока нет.

Понимая суть ситуации, в которую попал комплекс, Евгений Яковлевич сменил гнев на милость и даже посетил больного Гришина, пожелав ему успехов. После той словесной перепалки Гришин, ведя себя с остальными независимо и высокомерно, с маршалом был очень осторожен.

Маршал любил точность формулировок и лаконичность докладов. Вспоминаю в связи с этим один забавный случай, приключившийся со мной.

После выполнения очередного полёта я должен был лететь вместе с Савицким и Васильченко на нашем единственном пассажирском самолёте в Москву. Перед тем как взлететь, я попросил Евгения Яковлевича чтобы он дал самолёту команду на взлёт сразу после моего доклада о выполнении боевой задачи. Я должен был сесть, быстро переодеться и полететь вместе с ними. Васильченко пообещал, что они меня непременно дождутся. А Савицкий произнёс:

— Лети спокойно, делай своё дело. Как ты сказал, так мы в точности и сделаем.

Я знал, что маршалу нравилось, когда во время выполнения сложных боевых задач ему докладывали не по телефону, а напрямую по радио, хотя говорить при этом надо было завуалированно. Поэтому, выполнив боевую работу, я на малопонятном языке доложил ему об этом по радио и спокойно стал снижаться для захода на посадку. Но когда я уже заходил на посадку, то увидел выруливающий на взлётную полосу Ан-24. Он дал «по газам» и запросился на взлёт. Увидев это, я тут же переключился на первый канал — канал транспортных самолётов — и сказал:

— Командир, передай ноль первому, что он не выполняет свои обещания.

Через минуту Савицкий сам вышел в эфир и сказал:

— Валерий, сделал в точности всё, как ты просил. Как только ты доложил: «Выполнил и закончил», я дал нашему самолёту команду на взлёт.

Таким образом он меня наказал за пренебрежение к точности выражения своих мыслей. Но я всё равно прилетел в Москву на

транспортном самолёте раньше, чем Ан-24. Мы уже приземлились на аэродром, а маршальский самолёт ещё только заходил на посадку. Савицкий, конечно, очень удивился, когда я поприветствовал его у трапа Ан-24, но только улыбнулся и сказал:

— Ну, молодец. Один-один.

Кипучая энергия Евгения Яковлевича, его способность и умение организовать всех на выполнение поставленной задачи, несмотря на перегибы, приносил; соответствующие результаты. Его роль в становлении самого мощного в мире авиационного комплекса МиГ-31 неоспорима. Всем бы председателям Государственных комиссий быть такими!

Помню, даже такие опытные люди, как генерал Маланичев и его подчинённые по науке, сопровождавшие эту тему, трепетали перед Савицким. Однажды увидел Валеру Маланичева страшно взволнованным. Этот «бронированный» человек, который мог выпить порядка двух литров водки и стоять как вкопанный, вдруг превратился в какого-то жалкого человечка — я его просто не узнал. Подошёл и спрашиваю:

— Валера, в чём дело?

А он мне поникшим голосом:

— Выручай, друг! Маршал уволил. Представляешь, всё, конец карьере…

В этот миг он, конечно, думал не столько о карьере, сколько о пенсии. Уйти раньше срока из Вооружённых Сил, да ещё уволенным по статье! Пенсия, безусловно, ему не светила. Во время очередного общения с Савицким я, рассказав две-три байки, плавненько завёл разговор о Маланичеве. Но маршал был настроен очень воинственно. И начал говорить, что Маланичев — пьяница, каждый день выпивает. На что я ему ответил:

— Зато раньше всех на работу приходит. И позже всех уходит.

— Но, ты знаешь, мне сказали, что он почти два литра выпивает!

— Ну, мало ли. Он же не валяется где-нибудь в подворотне. А по нему подчас нельзя догадаться, что он действительно выпил.

— Да, но от него постоянно разит. Он плохой пример для подчинённых. И вообще зарвался. Надо с него строго взыскать.

Тут я понял, что он уже говорит мне больше для отдушины.

После нашего часового разговора к «процессу» подключился Васильченко, который тоже просил маршала сменить гнев на милость. А маршал вдруг вспылил:

— Да никуда я его не уволил! Куда ему деваться? Пусть служит. Нужно, чтобы он до самых потрохов понял, насколько серьёзным делом мы занимаемся!

Минут через пять я украдкой вышел, оставив Васильченко у Евгения Яковлевича. Маланичев ходил по коридору и беспрерывно курил. Он выкурил уже почти целую пачку. Я подошёл к нему и говорю:

— Валера, всё нормально. Успокойся. Никуда тебя не уволят.

— Точно?

— Точно. Но только ты пойми: кого ему пороть кроме тебя? Все заместители министра разъехались, генеральные конструкторы — тоже (а дело было как раз перед праздником). Поэтому ты — единственная тренировочная груша, на которой он испытывает своё педагогическое мастерство.

Маланичев вздохнул:

— Ну вот, слава богу. Теперь хоть есть повод выпить.

Я рассмеялся:

— Ну, повод у тебя был бы и в противном случае. Просто сейчас повод хороший, а тогда был бы плохой.

Но если говорить честно, Маланичев не раз поражал меня своей способностью выпить много спиртного. Правда, я знал ещё несколько человек, которые могли по-настоящему много выпить и при этом не только хорошо держались на ногах, но даже сохраняли ясность мысли. Я испытывал большое уважение к их физической мощи и психологической стойкости.

Как-то на Девятое мая такая троица пригласила меня к себе на дачу, и мы с Аликом Фастовцем поехали. Едем, рассуждаем о своих делах, и Алик говорит:

— Мин херц, что ты такой серьёзный? Вроде бы праздник впереди.

— Алик, да я просто представляю себе, какое испытание нас ждёт сегодня!

— А что?

— Как что! Едем на дачу. А там сам знаешь, какие законы. Нужно будет выпивать, и выпивать здорово.

— Будем передёргивать.

— Да сколько ни передёргивай, всё равно же придётся выпить.

— Ну что уж, они такие мощные мужики по этой части?

— Не то слово! Представляешь, когда готовились к этому вечеру, я спросил у них: «Будет Валера Маланичев?» А они, знаешь, что ответили?

— Что?

— «Нет, мы его не возьмём. Он слабак…»

Но когда мы приехали, получился на удивление замечательный разговор. Стол возглавлял мой друг Николай Иванович Москвителев, командующий авиацией ПВО страны. Два

других генерал-полковника тоже были моими хорошими знакомыми. Вечер получился очень тёплым и хорошим, с юмором. Стол ломился от различных яств. «Пэвэошные» аэродромы разбросаны по всей стране — друзья и однополчане присылали Николаю Ивановичу к празднику небольшие подарки из того, что давала природа. Поэтому на столе было много деликатесов, которыми богаты различные уголки нашей необъятной Родины. Под такую великолепную закуску и интересный разговор водка и другие, более экзотические напитки текли рекой.

Я, конечно, могу выпить достаточно много, но, откровенно говоря, я человек малопьющий. И Алик Фастовец, мой ближайший друг, тоже старался этим не злоупотреблять. Потому что здоровье уже давало о себе знать. Кроме того, и сама наша работа не позволяла «зашибать» сильно. Но в этот вечер у нас было по-настоящему серьёзное испытание. Чтобы как-то уравновесить явно неравные силы, мы с Аликом пили из очень маленьких рюмок, а наши друзья — из больших. Кроме того, мы старались передёргивать. Когда кто-нибудь из сидящих за столом упрекал нас, почему, мол, мало пьём, Николай Иванович Москвителев назидательно говорил:

— Не подминать, пусть ребята отдыхают! Не давите на них, а то приезжать не будут.

Вечер удался. Наши друзья-генералы выпили очень много. Это проявилось, быть может, только в большей разговорчивости. Но никто не шатался, никто не говорил ерунды. Не было, как это часто бывает у сильно захмелевших людей, каких-то глупых реплик. Попели песни, а потом тепло распрощались. И я опять восхитился огромной мужской силой этих генералов, которые могли много выпить, но всегда держали себя в руках.

Но вернёмся к замечательному человеку, военачальнику и организатору маршалу Савицкому. О строгости Евгения Яковлевича ходили легенды, и его позывной — «Дракон» — полностью оправдывал себя. Но иногда, чтобы избежать какой-то конфликтной ситуации, люди, знавшие некоторые особенности Савицкого, пользовались определёнными ухищрениями. Например, маршал плохо слышал на одно ухо. Поэтому когда докладывали о хорошем, говорили с одной стороны от него, а когда менее приятные вещи — заходили с другого бока. Евгению Яковлевичу было неудобно показывать свой незначительный недуг и он пропускал некоторые нюансы докладов. Что и требовалось докладчику.

То же самое было с графиками. Графики старались вешать подальше от сидящих в президиуме. Евгений Яковлевич к тому времени уже плохо различал некоторые цвета, и графики

специально раскрашивались в синее и зелёное. И ему иногда трудно было определить, где какой цвет. На этом тоже иногда удавалось схитрить. Однако Евгений Яковлевич потом раскусил эти манёвры. И те, кто пользовались подобными уловками, пострадали от своих же приёмов. Как говорится, за что боролись, на то и напоролись.

Однажды проходило очень крупное совещание по навигационному комплексу. И главный докладчик как раз прибег к методу «доклада в разные уши». Но чересчур уж нахально: в течение двух минут демонстративно перебегал с одной стороны на другую, от одного маршальского уха к другому. Выглядело это некрасиво и напоминало какую-то мальчишескую игру.

Совещание планировалось долгое: после доклада должны были идти содоклады и обсуждения в прениях. Всего часа три-четыре. Однако эффект от доклада превзошёл все ожидания. После его окончания, а длился он порядка сорока минут, Евгений Яковлевич встал с суровым видом и заявил всем присутствовавшим:

— Совещание окончено. Свадьбы не будет. Васильченко, зайдите ко мне!

И сколько ни уговаривали Евгения Яковлевича продолжить совещание, он отказался. И лишь когда уезжали в Москву, маршал немного отошёл и сказал Васильченко:

— Знаешь, Костя, надо снова провести совещание, посидеть, разобраться в этом деле. Но чтобы я этого человека, который докладывал, больше никогда не видел.

То есть его можно было иной раз обмануть, по-крупному — никогда. Он тонко чувствовал и партнёра, и оппонента и сразу пресекал нечистоплотные попытки обмана, когда они становились особенно назойливыми.

Евгений Яковлевич неизмеримо много сделал для нашего комплекса. А комплекс, в свою очередь, сыграл огромную роль в усилении отечественной оборонной мощи. Вот лишь один пример из истории тогдашнего повседневного противостояния нашей и американской авиации.

Американцы осуществляли разведывательные полёты авиации над территориями многих стран. Это для них являлось нормальной практикой. До сих пор они объявляют многие регионы планеты зоной своих интересов. Мы могли на такие силовые методы отвечать только силой. Никакие внешнеполитические ультиматумы эффекта не давали.

У нас на Дальнем Востоке американцы тоже выполняли разведывательные полёты на самолётах SR-71. Эта мощная машина пришла на смену самолёту-разведчику U-2, который был

досягаем для наших истребителей и ракет. SR-71 перехватить было практически невозможно. Та безнаказанность, с которой эти разведчики летали над Дальним Востоком, со временем превратилась уже в некую безысходность для наших частей ПВО.

И вот когда в Елизово на Камчатке и на Сахалин прибыло несколько наших МиГ-31, то первые же их полёты и пробы по перехвату SR-71 закончились положительным результатом. На самолёте SR-71, как и на многих современных истребителях, была система оповещения. Американцы поняли чётко, что по ним производится условный перехват и их недосягаемость впервые начисто опровергнута. Для нас это был неоценимый опыт, потому что подобного рода мишени, летающие с такой скоростью и на такой высоте, сделать очень трудно. На эту роль у нас могли претендовать только МиГ-25 и МиГ-31. Но SR-71 обладал всё же немного большей скоростью и высотностью. Ну а потом, специально поднимать самолёт-цель для организации такого перехвата весьма накладно. И опять же, это твой собственный самолёт, с хорошо тебе известной отражающей поверхностью. А тут будто по заказу летала та мишень, которая в период войны могла нести определённую боевую задачу.

Появление МиГ-31 потрясло лётчиков, пилотировавших SR-71. Они направили письмо своим вышестоящим командирам, в котором уведомили их, что полёты вдоль русских границ давят психологически, и просили изменить маршруты вдоль Сахалина, Камчатки и всего нашего Дальнего Востока. МиГ-31, помимо своих скоростных качеств, обладал ещё и мощным радиолокационным комплексом, солидным ракетным вооружением. Всё это вместе взятое явилось очевидно, последней каплей. Вскоре полёты SR-71 были прекращены.

Хочу сказать ещё вот о чём. Мы любили повторять раньше: техника — это хорошо, но главное, что отличает русского солдата, — это его морально-волевые качества. И раньше это было действительно так. Когда и солдат, и офицер, и генерал не на словах, а на деле чувствуют заботу о себе и уважение к своему труду со стороны государства, тогда они чувствуют свою необходимость обществу и ощущают причастность к защите национальных интересов.

Сегодня, к сожалению, времена изменились. Если лётчики по полгода не получают зарплату, если у них нет элементарных бытовых условий, не говоря уже о том, что просто нет топлива и других компонентов для поддержания не только заданного уровня боевой подготовки, но и элементарных лётных навыков, то невольно они начинают думать, что и их, и армию, в которой они служат, обрекают на медленную смерть. Военные понимают, что

их служба никому не нужна. И о каком морально-боевом духе может идти речь в таком состоянии?

Поэтому лучшим способом повышения морально-волевых качеств является более совершенная техника и её творческое освоение — естественно, при нормальных социальных условиях. А также преимущество отечественной боевой техники над условным противником. Впрочем, любой самолёт, несанкционированно пересекающий границу суверенного государства, должен рассматриваться как самолёт противника. Другое дело, к каким действиям надо прибегнуть для выдворения его за пределы страны: либо заставить его изменить курс, либо вынудить к посадке на нашей территории, либо… Но надо всегда предпринимать адекватные действия. И от того, насколько адекватными будут ответные действия, зависит дух людей, которые работают на наших боевых комплексах.

Когда испытания МиГ-31 миновали свой апогей, а это бывает после подписания сначала предварительного, а затем окончательного заключения о приёмке данного комплекса на вооружение, роль маршала исчерпала себя. В Главкомате ПВО ему уже не было достойного места. Годы брали своё, хотя в иных ситуациях его кипучей энергии могли позавидовать и многие капитаны. Савицкий постепенно перешёл в так называемую «райскую группу» Министерства обороны. Это инспекторское объединение создавалось специально для бывших самых высокопоставленных военных руководителей, начиная с генерала армии. В этой группе, как правило, состояли маршалы Советского Союза, маршалы родов войск и генералы армии. Чем они занимались, чётко не представляю, но в необходимости такой организации для высокопоставленных ветеранов не сомневаюсь. К сожалению, когда подули ветры «обновления», «райскую группу» разогнали. По-моему, это было ошибкой. Кто не чтит ветеранов, тот не думает об армии, в том числе и о себе. Судьба не всегда благосклонна, и всю жизнь на вершине быть невозможно. Люди, которые отдали всю свою сознательную жизнь строительству Вооружённых Сил и занимали такие высокие посты, должны до самого конца находиться под опекой государства и передавать свой бесценный опыт молодым специалистам.

Помню, в последний раз я видел Евгения Яковлевича, когда мы с Толей Белосветом приходили к нему на семидесятилетие в эту «райскую группу» и поздравляли его с юбилеем. Он чувствовал себя там достаточно уверенно. Встреча получилась довольно тёплой. Мы общались с маршалом около часа. Нам было интересно узнать о его новой жизни. А ему — непосредственно из наших уст услышать, как живёт и чем дышит наш могучий

комплекс.

Больше я Евгения Яковлевича не видел. Правда, мы общались с ним по телефону. Но часто через общих знакомых или его дочь Свету Савицкую я передавал ему привет.

Ну а теперь пора рассказать читателям последнюю забавную историю, связанную с маршалом Савицким. При общении с ним по телефону иногда случались курьёзы.

Как-то на Девятое мая я позвонил ему домой и поздравил с праздником. Разговор дословно был таким:

— Алло, Евгений Яковлевич?

— Да. А ты кто такой?

— Это я, Валерий Меницкий.

— А-а! Валерка, сынок. Привет. Как дела, родной? Как у тебя дела?

И после небольшой паузы:

— А чего ты звонишь?

Я говорю:

— Ну как же, чего я звоню. Сегодня Девятое мая — ваш праздник. Вы — дважды Герой, прошли всю войну, сбили столько самолётов, руководили крупными воздушными соединениями. Поэтому я вас от души поздравляю, желаю здоровья, здоровья, здоровья и наших общих успехов.

Маршал выслушал и вдруг говорит:

— Спасибо, дорогой. А я тебе желаю, чтобы ты больше свет никогда не выключал.

И повесил трубку.

Поздравление было каким-то загадочным. Я позвонил Васильченко:

— Константин Константинович! Я тут позвонил маршалу, поздравил его с Днём Победы, пожелал ему здоровья и успехов…

— Ну и молодец!

— Молодец-то молодец, но в ответ он мне пожелал свет больше никогда не выключать.

— Да ну, не может быть! Ерунда какая-то. А может, ты ослышался? Может, он говорил про другое или сказал это своим домашним?

— Да нет же. Я так понял, он вообще был дома один.

Васильченко на мгновение задумался, а потом, умудрённый опытом общения с Евгением Яковлевичем, сказал:

— А ты знаешь, Валер, сделай паузу — часа два-три, и позвони снова. У маршала память плохая. И поздравь его опять. Ему звонит много народу. И никаких проблем. Узнаешь, что он имел в виду, если он действительно тебе это сказал.

Я выждал где-то часа четыре и позвонил снова:

— Алло! Евгений Яковлевич, добрый день.

Он опять:

— А ты кто такой?

Я опять говорю:

— Евгений Яковлевич, это Валера Меницкий.

— А, Валерка! А какого хрена ты звонишь снова. Ты же мне уже звонил.

Тут я не растерялся и отвечаю:

— Евгений Яковлевич, я вынужден вам снова позвонить. Мы сейчас работаем над новыми алгоритмами одного перехвата на пересекающихся курсах, над моделированием этого приёма. И у нас очень много вопросов, связанных со «слепыми» зонами, с тем, как организовать логику прицела. И я как раз хотел бы с вами поговорить об этом. Ведь вы же обладаете огромнейшим военным опытом и можете подсказать нам какие-то моменты.

Он тут же горячо откликнулся:

— Да, сынок, ты представляешь, вот эти мозгоблуды!.. Когда был нужен, всё время звонили, спрашивали… А теперь, когда я не у дел, все меня забросили, у меня ж действительно такой огромный опыт! И никто ничего… Все забыли. Спасибо, хоть иногда кто-то из дорогих людей вспоминает. А так вообще, жизнь — одна скука. Спасибо тебе, дорогой мой. Приезжай в любое время, мы всегда с тобой поговорим и обо всём договоримся. Приезжай, я всегда буду рад тебя видеть.

Я говорю:

— Спасибо, Евгений Яковлевич, я буквально на следующей неделе к вам заеду, воспользовавшись вашим приглашением. И ещё раз позвольте вас поздравить с праздником — Днём Победы.

— Спасибо, — отвечает маршал и, явно собираясь класть трубку, добавляет: — Ну, а я тебе тоже желаю, самое главное — свет никогда не выключать.

Тут я не выдержал:

— Подождите, Евгений Яковлевич!

— Что такое? В чём дело?

— А при чём тут свет-то?

— Хм! Я совсем забыл тебе сказать. Я тут как-то месяца два назад стал выключать свет, и меня как нае…, сам понимаешь, током. Как тряхнёт! Ну, в результате — упал и повредил себе спину. И вот сейчас лежу, как говорится, запакованный. А у тебя-то позвоночник тоже травмирован. На хрен тебе такие приключения? Поэтому никогда не выключай свет. Ну, пока. Обнимаю.

Я уже говорил, что умею имитировать разных людей. И многие мои друзья постоянно просили меня рассказать эту

историю голосом Савицкого. Конечно, рассказывал, стараясь копировать голос маршала. И тогда этот рассказ выходил более живым и колоритным. Все смеялись от души, поминая добрым словом человека с большой буквы — Евгения Яковлевича Савицкого.

16. СОМ ПО-СОЛОДУНОВСКИ

В сентябре, после окончания Школы лётчиков-испытателей, раздался долгожданный звонок. Я в это время вместе с Валерой Молчановым находился между небом и землёй. Мои друзья Юра Митиков и Юра Чернышёв, тоже претендовавшие на место в микояновской фирме, говорили: «Ты моложе нас, ты ещё можешь поработать в другом месте, и тебя потом всё равно возьмут, а у нас перспективы уже не будет!»

Это понятно. Фирма — это уровень, коллектив лётчиков там тоже был самый лучший. Хотя, надо сознаться, аварий там происходило много — лётчики всегда чаще погибают при широкомасштабных испытаниях, а «МиГ» был машиной массовой… Но тем не менее все туда стремились.

И как раз в этот период моего смятения раздался телефонный звонок. Бархатистый голос спросил:

— Валерий, это ты? Это говорит Миша Комаров.

Почему ты не приходишь на работу?

— На какую?

— На фирму Микояна.

Я опешил. Какая фирма Микояна, когда решается вопрос, работать мне в Иркутске или Воронеже?

— Да мне никто ничего не говорил.

— Давай приходи, всё давно решено.

В Школе лётчиков-испытателей мне делать уже было нечего, практически каждый день мы потихоньку «подчищали» свою лётную программу. Я положенное давно отлетал, и для меня не составляло большого труда незаметно исчезнуть по своим делам. Собрался, пришёл на фирму. Миша меня встретил и посмеялся: ну ты и вымахал. Сам он тоже был немаленького роста — под метр восемьдесят. Для истребителей это рост высокий. Ограничение по росту в авиации 1 м 85 см. В этом плане микояновская фирма выделялась: все лётчики были рослыми, крепкими. У Федотова рост был около 1 м 75 см, телосложения он был крепкого. Пётр Максимович Остапенко был ещё мощнее, хотя и чуть грузноват. Боря Орлов вообще был, кажется, 1 м 83 см. Он и гирями иногда баловался. На этом фоне Миша Комаров и Алик Фастовец выглядели поскромней, хотя тоже были ребята не слабые. Эта компания выделялась на аэродроме своей монолитностью. Хороши были, чего там говорить!

Миша ввёл меня в курс дела и пригласил вечером к себе домой. Выяснилось, что мы оба любим футбол и оба болеем за ЦСКА. И Алик Фастовец тоже за ЦСКА, а Боря Орлов — за

«Торпедо», Остапенко — за киевское «Динамо». Федотов особо не болел ни за какую команду. У меня были какие-то планы на вечер, но от приглашения я, естественно, отказаться не мог. Я спросил у Миши, кто сейчас за старшего.

— Как кто? Я. У кого ключ от сейфа, тот и шеф. Федот в командировке, Остап в командировке, Боря с Аликом тоже в командировке, так что я остался за начальника.

Из сейфа он достал несколько купюр, и мы поехали к нему домой. Нас встретили его жена Галя и дочка Галочка. Мы познакомились, Галя нам накрыла стол в отдельной комнате. Стол был по тем временам богатый. Миша, видимо, хотел мне показать, что на фирме снабжение хорошее. Там, конечно, были заказы, но когда я уже начал работать на фирме, понял, что снабжение было не такое уж и шикарное. Просто Миша выложил всё самое-самое, что нашлось дома. На стол он поставил бутылку коньяка, хотя я ему сказал, что не пью. Мы включили телевизор. И он меня предупредил:

— Ты об этом забудь. У нас на микояновской фирме, знаешь, какая есть поговорка?

— Какая?

— Пить уметь и дело разуметь.

И потом на протяжении многих лет я убеждался, что в этой поговорке заложена большая народная мудрость: кто умеет пить и знает свою дозу — умеет контролировать себя в любом состоянии. А ведь это — одно из главных качеств испытателя. Я заметил, лётчиков иногда специально проверяли на «вшивость». Как говорил Федотов, это старый дедовский способ, чтобы тебя раскачать и выявить всю твою дурь.

Но я действительно тогда совсем бросил пить и курить, потому что считал, что работа лётчика-испытателя не должна быть связана с алкоголем и никотином. Помню, я курил одно время по две пачки в день — сигареты «Столичные». И вот однажды, когда садился в самолёт, чтобы лететь в Быково, у меня с собой была едва начатая пачка сигарет. У трапа я её выкинул и сказал себе: больше я не курю. Примерно так же поступил и с алкоголем. Многие друзья меня просто не узнавали. Раньше я был боец в этом смысле. И когда вместо пива я стал наливать себе молоко, все мои знакомые пришли в ужас. Единственное, что их как-то примиряло со мной, — деньги на все наши групповые застолья я всегда сдавал вместе со всеми. Я позволял себе выпить немного шампанского только на большие праздники — Новый год, Седьмое ноября. Первое мая. Кстати, Валера Молчанов последовал моему примеру и перестал выпивать. Так что мы с ним были как две белые вороны.

И вот Миша предупредил меня… Я, как мог, отказывался, но чувствовал себя неловко. Я только пришёл на фирму и даже ещё не был уверен, что меня туда точно взяли, так как документов, подтверждающих это, я ещё не видел. И предложение выпить было как бы знаком доверия ко мне, знаком того, что я принят в коллектив.

И первый раз после долгого перерыва я сломался — выпил граммов 250 коньяку. Потом смотрели футбольный матч, страстно болели. Так, в разговорах, мы провели целый вечер и разошлись уже за полночь. Миша меня проводил на автобус, и я поехал к себе.

После этого вечера я каждый день стал приходить на фирму как на работу. В октябре уже появился Федотов, я с ним встречался несколько раз, но он вёл себя со мной очень сдержанно. Потом, когда Миша уехал на Волгу в командировку, я обзавёлся учебниками и стал более досконально изучать МиГ-21 и его модификации. Тут подошли экзамены в Школе лётчиков-испытателей, и мы стали к ним усиленно готовиться — как к теоретическим, так и к лётным. Почти все экзамены я сдал на «отлично». Выпуск был очень сильный.

После этого был выпускной вечер, мы его проводили в ресторане «Арбат», где сняли отдельный зал. Было шумно и весело, и одновременно грустно, потому что многие из нас разъезжались по всему Советскому Союзу: кто на серийные заводы — в Нижний Новгород, Луховицы, Иркутск, Воронеж, Комсомольск, кто — в ОКБ, которые, как правило, располагались в Москве. Но все были в радостном возбуждении. Мы входили в новую жизнь и по этому поводу крепко выпили. Моя супруга Оля в то время отсутствовала, на с сыном Алёшей уехала к родственникам. Единственное, чем омрачился этот вечер, — небольшой дракой в туалете. Толя Хоркин и Юра Митиков там выясняли отношения, как сейчас говорят, с лицами кавказской национальности. Когда я туда прибежал, то увидел: трое грузин дерутся с нашими ребятами. Я немедленно вступил в драку. И вовремя. Юра ещё активно сопротивлялся, а Толя только охал, держась за голову. Я тоже получил крепкий удар в челюсть. Но в результате мы их раскидали. Один из них вырвался и убежал, а у меня в руках остался кусок его рубашки с воротником.

Мы принялись приводить себя в порядок. В это время открылась дверь туалета, и на пороге возникла огромная глыба — мужик выше двух метров, с большими усищами и мощными плечами. С ним был тот парень — в одних рукавах, оставшихся от рубашки. Он показывал на нас: вот эти, мол…

Я крикнул Толе, чтобы он уходил в сторону, а сам вдруг

забыл про все свои приёмы самбо, да и вряд ли они бы мне помогли. Передо мной возвышалась огромная туша, обойти которую было невозможно. Тогда я разбежался и просто толкнул этого великана изо всех сил. Видно, он не ожидал такого хамского отношения к себе и чуть отодвинулся в сторону. Нам этого оказалось достаточно, и мы тут же проскочили в образовавшуюся щёлку. Не успели наши противники прийти в себя, как мы уже были в зале.

Мы сообщили о случившемся в милицию, тут же подъехала машина, в которую кагэбэшники (они, оказывается, сидели в зале) помогли этих грузин загрузить и отправить в отделение милиции. Вот тогда я подумал, что служба, которая за нами наблюдает, может оказать и такую вот практическую помощь. После этого инцидента мы ещё долго пили и танцевали, а потом разошлись.

Началась будничная работа. Я приехал на фирму, и мне нужно было официально оформиться в отделе кадров. Там меня встретил замдиректора по кадрам Щербаков. Он со мной поздоровался и предложил присесть, показав при этом на стул рукой, а я, поскольку очень волновался, решил, что он протягивает мне руку, чтобы поздороваться. Я схватил его руку и пожал. Он брезгливо посмотрел на меня, отошёл в сторону и долго вытирал руку платком. Мне это было неприятно, но я не понял, в чём дело, и когда беседа наша закончилась, я снова подошёл к нему и протянул руку на прощание. Но он сделал вид, что этого не заметил. Только потом я узнал, что Щербаков вообще ни с кем за руку не здоровался. У него была такая болезнь — он не переносил чужого прикосновения. Когда мне это объяснили, в первую очередь я подумал: а как же он живёт со своей женой? Я помню, как громко захохотали все присутствующие, и один из конструкторов сказал:

— Да, у этого парня неординарное мышление!

Он имел в виду моё чувство юмора.

Это был единственный негативный момент, потому что всё остальное было с большим восклицательным знаком, в том числе и отношение ко мне маститых, известных конструкторов, инженеров и лётчиков — все они ко мне отнеслись очень тепло и душевно. На этом фоне несколько выделялся Федотов. Он был предупредительно строгим, в меру ограничен в эмоциях.

При этом Александр Васильевич оказался активным сторонником коллективных вечеринок. И если кто-то по какой-то причине не мог присутствовать на такой вечеринке, это наказывалось самым беспощадным образом, в очень хлёстких выражениях. И нас всегда всем ставили в пример. Если в ЛИИ,

например, отмечали получение первого класса (его, как правило, присуждали одновременно нескольким лётчикам), они приглашали на это торжество представителей разных фирм. С каждой фирмы обычно приезжал один представитель, микояновцы же являлись всем скопом. И хозяева говорили:

— Ну вот, сразу видно, приехала фирма Микояна!

Сначала нас было шесть человек, после гибели Миши Комарова осталось пять. Отношения между нами были удивительно тёплыми и радушными. Некоторой сухостью выделялся Федотов, хотя если у кого-то случались какие-то неприятности — по работе или в семье, он всегда принимал деятельное участие в решении этих проблем.

Александр Васильевич больше других любил подшутить, и не всегда безобидно. Были у него шутки злые. Но по отношению к нему таких шуток себе никто не позволял. Все понимали, чем это может обернуться… Один раз мы над ним всё-таки подшутили в столовой ЛИИ, где мы питались, в стакан компота ему насыпали соли. Федотов, помешивая компот ложечкой, начал его пить глотками, потом съел каждую ягодку с большим аппетитом, ещё раз перемешал остаток и выпил залпом до дна — и всё это с совершенно невозмутимым видом. Изумлению нашему не было предела. Когда Федотов ушёл, все стали отпивать компот из разных стаканов, думая, что по ошибке дали ему сладкий компот. Все стаканы оказались со сладким напитком. Так что Федотов выпил солёный компот не моргнув глазом, даже не подав виду. Он всех нас оставил в дураках.

А вот пример федотовской шутки. У меня был друг, директор завода Иван Солодун. Когда он был ещё техническим руководителем на Волге, мы с ним часто ездили в командировки, и постепенно у нас сложились очень хорошие отношения. Я его не просто уважал, а любил за настоящий русский характер, хотя по национальности он украинец. Душа у него была широкая. Он прекрасно готовил и вообще был удивительно компанейский мужик, отменного здоровья. На охоте он мог спокойно пройти 20–30 км, на рыбалке мог сутками сидеть с удочкой. Никогда с охоты и рыбалки он не возвращался с пустыми руками.

Зная, что Иван считал себя хорошим рыбаком и охотником, Федотов как-то раз (а он был искусный художник и некоторые вещи делал филигранно, особенно хорошо он подделывал подписи, разные билеты, записки) покрасил щучью икру чёрными чернилами так искусно, что отличить её от настоящей зернистой было просто невозможно. Иван намазал эту икру на хлеб и стал есть. А все смеются. Иван, не понимая, в чём дело, продолжал жевать бутерброд… Только когда он пошёл умываться и увидел,

что его рот и лицо измазаны чёрными чернилами, понял, что над ним подшутили. Без труда он догадался, что зачинщиком этой шутки был Федотов. Иван его спросил:

— Что ж мы теперь, в кофе друг другу будем писать?

А когда Федотов утром заводил свой мотоцикл, Иван подошёл к нему и сказал, показывая на здоровенную палку:

— Саша, что-то мне хочется ударить этим дрыном тебе по фаре.

— А зачем?

— Да так, ради шутки.

Я уже говорил, что Иван был заядлым охотником и никогда не возвращался с пустыми руками. И дело было не только в том, как он стрелял, а, скорее, в том как он умел делить трофеи коллективной охоты. Поскольку Иван был организатором охоты, он всегда выходил в центр круга и говорил:

Так, Долженков, откладывай этого зайца. Наша фирма организовывала эту охоту, давала автомобиль, обеспечивала вас спиртом, так что он по праву принадлежит нам. Второго зайца тоже откладывай сюда!

— А второго-то почему? — удивлённо спрашивал Долженков, тоже заядлый охотник, полковник-ракетчик.

— Потому что его убил я, и он по праву принадлежит мне!

С этим утверждением тоже было трудно спорить.

— Как вы относитесь к лётчикам? — спрашивал дальше Иван охотников.

Ну кто мог сказать о лётчиках что-нибудь плохое? Конечно, все к ним относились положительно. Получив такой ответ, Иван тут же говорил:

— Раз вы к ним относитесь хорошо, значит, будет справедливо, если вы отдадите им ещё одного зайца. С мясом в городе напряжённо, и надо лётчикам помочь.

И так он находил ещё много разных аргументов в пользу того, чтобы добрая половина охотничьих трофеев доставалась именно нам. Иван этим гордился. Переспорить его при дележе добычи не мог никто. Он умел быть и достаточно жёстким при этом, если кто-то оказывался строптивым и на такое неравное деление не соглашался. Такого строптивца ждало наказание: на следующую охоту его просто не брали. В армии же с автомобилями и прочим было очень строго, и организовать охоту военным было совсем непросто. Поэтому все охотники полностью зависели от Солодуна и перечить ему не смели.

Иван приходил к нам, разделывал зайцев, набивал их тушками холодильник, и мы таким образом были обеспечены мясом. Нас он просто закармливал. У него всегда были наготове

какие-нибудь щучьи котлеты, сом по-гречески, по-солодуновски. Он так мастерски готовил, что с ним мало кто мог сравниться. Я знаю только трёх человек, которые готовили так же вкусно: это моя мама, тёща и жена. Иван всё время импровизировал, со стороны казалось, что он кидает в кастрюлю всё подряд и потом смотрит, что из этого случится. Получалось нечто фантастическое.

Так мы жили в Ахтубинске. Снабжение было очень плохое. Яйца в городе практически невозможно было купить, хлеб местной выпечки был плохого качества, кислый, вода тоже была неважная — хоть мы её долго кипятили, она всё равно оставалась мутной. И в Москве-то с продуктами было тяжело, стояли громаднейшие очереди, сейчас это уже забыли. Но Москва ещё как-то снабжалась, а на Волге, в провинции, и не вспоминали о какой-то сырокопчёной колбасе, варёной «Докторской», там этого ничего не было. Питание в лётных столовых было неплохое, но и не очень хорошее. Хотя выдавали по два яйца в день, кормили по лётной норме, завтракали и обедали мы за счёт фирмы у военных.

Помню, к нам приехали гости, и Иван попросил меня достать хотя бы несколько яиц для яичницы, чтобы угостить приезжих. Время было не охотничье, рыбалки тоже уже не было (это происходило глубокой осенью). Через знакомых с большим трудом мы достали десяток яиц, колбасу — в общем, что-то самое простое, пожарили яичницу с колбасой и неплохо поужинали. Потом через завхоза в лётной столовой я стал за бутылку спирта брать продукты на субботу и воскресенье.

Сейчас, конечно, ситуация иная: магазины завалены продуктами, а у людей нет денег, чтобы их купить. Эта ситуация, конечно, немногим лучше, но всё-таки веселее знать, что есть продукты, которые при необходимости ты можешь купить.

На Волге летом можно поймать хорошую рыбу, повялить её, с картошечкой она идёт замечательно. Хотя с картошкой на Волге тоже были проблемы, завозили её из Москвы или брали у завхоза за спирт. На рынке можно было купить только семечки да тарань, и то немного. В общем, с продуктами было напряжённо. А уж если кто хотел пива выпить во Владимировке с рыбой, то это было практически невозможно сделать. Пиво считалось очень дорогим и хорошим подарком к столу.

Во Владимировке была палатка-полупивнушка, мы называли «Военная мысль». Как-то раз нам сообщили, что там есть пиво, и, по-моему, полгородка туда ринулось. Приехали туда и мы и через знакомых умудрились пройти внутрь без очереди. Все, кто там был, раздирали тарань, лещей и пили из кружек. Я ещё обратил

внимание, что в кружках почти нет пены Ваня сказал: слава богу, пива больше достанется. Я ему говорю:

— Наверное, пиво некачественное.

— Да бог с ним, было бы пиво, о качестве и говорить не приходится…

И тут нам говорят, что пива нет. Мы удивились: как же нет, когда его все вокруг пьют? Оказывается продавали не пиво, а вермут. А поскольку народ уже был настроен попить пивка с рыбёшкой, пили с рыбёшкой вермут. И радовались.

Летом было попроще. Поволжье в этом смысле благодатный край, рыбы можно было поесть вволю. Тем более тяжело было смотреть, как в крае, где всегда росли самые лучшие помидоры, арбузы, гибнет богатейший урожай. Метрах в шестистах от нашего домика вниз по откосу находилась томатная фабрика, мы хорошо видели, как к ней подплывали огромные баржи. Эти баржи стояли, заполненные гниющими помидорами, их выбрасывали тоннами, потому что фабрика не успевала их перерабатывать. Но тогда существовали жёсткие порядки, по которым фабрика имела право только перерабатывать помидоры, но не продавать их населению. Колхоз же, который снабжал фабрику помидорами, обязан был в первую очередь выполнить план по сдаче помидоров для дальнейшей их переработки в томатную пасту и тоже не торговал. Получался заколдованный круг. На рынках, конечно, продавались помидоры разных сортов, но такого изобилия не было. Я помидоры привозил домой коробками, ящиками, они были достаточно дешёвые. С помощью этих огромнейших плантаций — от Саратова до Астрахани — помидорами можно было всю Россию и Европу завалить. Но этого не было.

Там же, в Поволжье, выращивали замечательную твердотельную пшеницу. Как-то с Аликом Фастовцем мы возвращались на машине из Волгограда, куда ездили за билетами в Москву. Мы хотели улететь туда на день Победы, но, к сожалению, билетов на самолёт не достали. Вдоль дороги простирались бескрайние поля пшеницы, радуя глаз.

А где-то в середине декабря мы опять ехали по той же дороге, возвращаясь на базу после очередной неудачной попытки улететь, и увидели ужасную картину. Мы ехали по дороге вдоль полей, которые так нас радовали весной, и через каждые 200–300 метров видели непонятные огромные пирамиды неправильной формы, высотой метров двадцать каждая. Эта огромная чёрная масса сверху была накрыта клеёнкой, припорошенной снегом. Мы никак не могли понять, что это такое, и спросили своих попутчиков. И они нам объяснили, что это собранная пшеница, которую так и не

довезли до элеватора. Одни её собрали и отчитались, что сдали, а другие отчитались на бумаге, что её приняли. Видя такую бесхозяйственность, хотелось плакать, у нас буквально слёзы наворачивались на глаза. У меня был знакомый учёный, который нашёл способ обработки зерна, который гарантировал повышение урожая на 60–80 процентов. Я ему даже помогал пробивать это изобретение, а потом бросил эти бесплодные попытки. Вспомнил я загубленный урожай пшеницы, рассказал об этом случае своему знакомому и сказал в сердцах:

— Да кому это нужно?

— Да я и вижу, что никому, — согласился он со мной.

— Добьёшься ты повышения урожайности — и что? Его погибнет на 60–80 процентов больше, только и всего. В нашей стране, где высокий урожай воспринимается как большое бедствие, ничего хорошего ожидать не приходится.

С такими горькими мыслями мы ехали с моим другом Аликом Фастовцем и думали: широка ты, наша страна, сколько в ней богатства, а ходим мы голодные. Парадокс. Виной тому даже не бесхозяйственность, а сама идеология. Потому что когда «всё вокруг народное, всё вокруг моё», а на самом деле — ничьё, никому ничего не нужно.

17. ОТКУДА БЕРУТСЯ ИСПЫТАТЕЛИ?

Как человек становится лётчиком-испытателем? Примерно так же, как и рабочим, учителем, инженером. И всё же отчасти не так — по-особенному…

В Школе лётчиков-испытателей были выработаны особые критерии отбора слушателей. Предпочтение всегда отдавалось лётчикам-инструкторам. Я и сегодня считаю эти критерии правильными. Я не против того, чтобы ведущие лётчики из строевых частей тоже имели возможность поступать в Школу, нельзя закрывать им дорогу туда. Но всё-таки необходимо, чтобы они имели навыки именно инструкторской работы. Объясню, почему. Дело не в том, что лётчик-инструктор летает лучше лётчика из строевых частей — и среди последних есть много замечательных профессионалов, здесь и спорить не о чем. Однако в инструкторах всё-таки оставляют людей, которые выделяются именно искусством пилотирования. Но для лётчика-инструктора это качество не самое главное. Он должен не только сам уметь пилотировать на высоком профессиональном уровне, но и обучить этому искусству курсанта. А для этого он должен обладать многими другими качествами, что сближает его работу с работой лётчика-испытателя.

Лётчик-инструктор должен быть вдвойне внимательным в полёте, потому что молодой лётчик не сразу учится наблюдать за всеми параметрами работы самолёта — и за него это должен делать именно инструктор, то есть он всё время работает в отвлекающем режиме. В самые ответственные моменты взлёта, перед отрывом самолёта от земли, или посадки, перед касанием, он вынужден отрывать взгляд от приборов, чтобы комментировать действия курсанта, объяснять ему те или иные ошибки. И весь навык работы инструктора заряжён именно на такой режим работы, он всё время сконцентрирован, готов к принятию мгновенных решений в нештатных ситуациях, постоянно следит за различными параметрами работы самолёта. И в этом его работа сродни работе лётчика-испытателя.

У строевых лётчиков эти навыки, к сожалению, отсутствуют, хотя и они, начиная от командира звена и выше, занимаются определённой инструкторской работой. Но в основном она связана с выполнением манёвров или проверкой техники пилотирования. Так что это совершенно другой вид инструкторской работы. Именно поэтому предпочтение в ШЛИ всегда отдавалось лётчикам-инструкторам.

Да они летают на технике вчерашнего дня! — это основной

довод оппонентов. Но выпустить лётчика на новой технике и укрепить навыки на ней проще, чем перековать сами навыки. Для этого и года может не хватить. Когда училища получат наконец учебно-тренировочные самолёты нового поколения — с современной авионикой, с современной тяговооружённостью и дистанционным управлением, — и этот довод отомрёт сам собой. А такой самолёт уже проходит испытания — МиГ-АТ, и на нём можно будет «настраивать» систему управления под разные самолёты — МиГ-29, Су-27, различные модификации Ту, Ил, Ан.

Сегодня мы имеем дело с авиацией совершенно нового поколения, когда полёт и выполнение боевого манёвра связаны с непрерывным — а не эпизодическим, как раньше, — пребыванием на средних и больших перегрузках. И это является нормой. Организм лётчика-испытателя при таком режиме изнашивается значительно быстрее. Поэтому-то я и предложил набирать в Школу лётчиков-испытателей более молодых ребят. И я благодарен начальнику Управления лётной службы Вадиму Ивановичу Петрову и его заместителю Евгению Семёновичу Коваленко, которые очень гибко отреагировали на это предложение.

Вадим Иванович Петров, несмотря на свой возраст, очень хорошо понимал тонкости всего происходящего. Некоторые считали его скорее номенклатурным работником, нежели лётчиком, но это определение к нему абсолютно не подходило. Он был предан своей профессии, своим коллегам. Он редко шёл на компромиссы с совестью. Бывало, его просили выгородить того или иного провинившегося лётчика, и он ему помогал. Но когда ситуация была более серьёзной, а провинившийся действительно виноват, Петров всегда стоял на принципиальных позициях. Вадим Иванович был очень колоритной личностью и сильным лётчиком. В наших кругах к нему относились несколько тенденциозно, поскольку на свою должность он пришёл из Военной авиации. Кстати, он закончил летать, будучи начальником управления в военном институте в Ахтубинске. Я его очень уважал и весь свой авторитет использовал для его поддержки. Мы с ним часто говорили по душам, это были откровенные, порой жёсткие разговоры, но нам всегда удавалось найти взаимопонимание, прежде всего потому, что Вадим Петров, ещё раз хочу подчеркнуть, был человеком, наделённым высокими морально-волевыми качествами. К тому же он был прекрасным лётчиком-испытателем. Заслуженный лётчик-испытатель, Герой Советского Союза, он по праву считался корифеем в наших кругах.

Но вернёмся к принципам отбора в Школу лётчиков-

испытателей. Мой практический опыт подтверждал правильность такого подхода к набору слушателей. Как-то я отбирал выпускников ШЛИ на работу в нашу фирму. Было три кандидата, я остановился на одном — Романе Таскаеве. По своим лётным качествам он заметно выделялся на фоне других слушателей. И когда мы его взяли на работу, все были довольны, включая и Федотова.

Я много летал с Романом и видел, что он всё схватывает мгновенно. Ему достаточно было показать какой-то элемент один раз, и он уже повторял его безошибочно. Более того, он очень чётко и продуманно подходил к выполнению лётного задания, вникал во все мелочи. Мне такой подход к работе нравился. И чистота пилотирования у него была отличной. Пожалуй, так же чисто пилотировал ещё только один выпускник ШЛИ, Павел Власов, которого я тоже взял на фирму. Оба они — и Роман, и Павел — до поступления в Школу были лётчиками-инструкторами.

18. ПЕДАГОГИКА ОШИБОК

Перевоспитать лётчика, а тем более лётчика-испытателя, очень трудно. Правда, к этой мысли я пришёл не сразу.

В нашей лётной группе коллектив был очень хороший. На аэродроме и в лётной службе он считался самым крепким. Чтобы попасть к нам, лётчик должен был обладать не только высокими профессиональными, но и чисто человеческими качествами. Подбирали мы себе лётчиков очень осторожно. Хотя, конечно, за две-три встречи в человеке трудно разобраться. Ведь каждый стремится показать себя с лучшей стороны, и по-человечески это понятно. Я сам много раз наблюдал, как люди, которые приезжали к нам на фирму, старались расположить к себе такого сурового человека, как Александр Васильевич Федотов, или задобрить Петра Максимовича Остапенко. Они привозили подарки, накрывали стол, словом, всячески старались понравиться.

Мы на это смотрели с улыбкой. В принципе, в этом не было ничего плохого. Взяткой их подарки назвать было трудно — чаще всего это были какие-то деликатесы например хорошая рыба, которую в Москве тогда достать было трудно. А желание понравиться Федотову воспринималось естественно — без преувеличения, он был фигурой мировой величины, его знал весь авиационный мир.

Впрочем, были и другие люди, которые разительно менялись после прихода на фирму. Об одном из таких лётчиков, назовём его Анатолий К., с которым связаны неприятные моменты моей педагогической работы на фирме, я хочу рассказать.

После выпуска его ни на одну фирму не взяли, отправили на Комсомольский авиационный завод, хотя надо сказать, что лётчик он был крепкий. Но из его выпуска удачно устроились всего два человека — на фирму Сухого взяли Виктора Пугачёва и одного лётчика забрал ЛИИ. Анатолия же судьба забросила на Дальний Восток. После этого он снова стремился попасть и в ЛИИ, и на фирму Сухого, но неудачно.

У нас на фирме к тому времени (1981–1982 гг.) как раз возникла необходимость в наборе более молодых лётчиков. Конечно, можно было оставить прежний состав и давать ему больше часов налёта. Но Александр Васильевич придерживался другой точки зрения, и я, кстати, в этой методике его поддержал. Он считал, что необходимо думать о будущем и набирать свежие силы. Из Школы лётчиков-испытателей по нашему тестированию никто не прошёл, никто из выпускников не показал достаточно

высокого уровня.

Как раз в это время в Москву опять приехал А.К., вновь безуспешно пытавшийся устроиться в ЛИИ или на фирму Сухого. Когда в очередной раз у него это не получилось, он решил попробовать устроиться к нам. Надо сказать, он смог найти подход к нашим сотрудникам, в частности и ко мне. Хотя знающие люди, например Витя Кушнерёв, старший лётчик из Комсомольска, меня предупреждали: Анатолий К. — человек «очень и очень особенный». Витя мне прямо сказал, что как лётчик он крепкий парень, как об испытателе о нём трудно говорить, потому что возможности проявить себя в этой области у него практически не было, а вот амбиций у него очень много. И его чисто человеческие качества Виктора не устраивали.

— Я не могу быть категоричным, — добавил он потому что сам в нём до конца не разобрался… Но, мягко говоря, это не тот человек, который нужен вашему коллективу.

Но мне Анатолий понравился — он много и красиво говорил о своих планах, о том, к чему стремится, мне импонировало его отношение к нашей работе. Хотя и тогда в нём были заметны некоторая напыщенность и самодовольство. Да и инструкторы из ШЛИ тоже о нём отзывались без особого восторга:

— Летал неплохо, но не вундеркинд…

Я же решил, что его принципиальный подход к лётной работе вполне укладывается в наше русло, и предложил Александру Васильевичу взять Толю на фирму. Слетали с ним и Александр Васильевич, и я. А дальше надо было принимать решение: брать или не брать. Я очень долго уговаривал Александра Васильевича, чтобы Анатолия взяли. Федотов, с которым у меня в последнее время были не совсем тёплые отношения, сказал:

— Валера, это не наш человек. Бегунок.

Но я вспомнил себя после окончания лётной школы: тоже ведь мечтал о микояновской фирме, но был уверен, что меня туда никогда не возьмут. Поэтому, когда мы заполняли анкету, в которой надо было указать, где я хочу работать, я написал: в ЛИИ и на фирме Микояна, хотя и считал это неосуществимой мечтой. И если бы меня не взяли на микояновскую фирму, я бы с удовольствием пошёл и в ЛИИ, и на фирму Сухого. Поэтому, наверное, я не видел ничего плохого в том, что парень с завода хочет пойти на любую фирму. Он всё-таки хотел летать на экспериментальной технике, проявить себя в качестве лётчика-испытателя. И я стал его защитником, ибо считал тогда, что самое главное — это лётные качества. А остальное приложится.

У нас же в коллективе главенствовал иной принцип — был бы человек хороший, правда, при соответствующих лётных

качествах. И думаю, этот принцип более верный, чем мой. Потому что многое в работе определяют именно человеческие качества. Ведь человек с отрицательными чертами характера может разрушить любой коллектив. Для такого человека самое главное — достижение собственных целей. Ради этого он может пойти на сделку с совестью, ради удовлетворения собственных амбиций может увести науку по ложному следу, подтасовывая результаты испытаний. Конечно, истина потом всё равно восторжествует, но время будет потеряно, так же как будет напрасно затрачен труд большого коллектива. Именно такие специалисты выбирают конъюнктурный стиль работы.

Я знал одного военного лётчика-испытателя, тоже очень амбициозного, который любил подчёркивать, что он прекрасный товарищ. Так вот, этот «прекрасный товарищ» однажды «продал» своего ближайшего друга только за возможность летать вместо него в программе. Обычно таким людям, даже если они хорошие специалисты, невозможно доверять ни в жизни, ни в лётных испытаниях. В конфликтных ситуациях они, из чисто конъюнктурных соображений, будут скорее отстаивать не истину, а выгодную для себя позицию. В испытаниях собственные промахи они будут списывать на технику или любые другие причины. С тем же лётчиком произошёл однажды такой случай.

Он выполнял испытательный полёт на заглохание двигателя. Он должен был выпустить ракеты и с помощью контрольно-замерительной аппаратуры (КЗА) определить влияние выпуска на работу двигателя. Так вот, во время полёта он забыл включить КЗА и, естественно, не смог зарегистрировать параметры работы двигателя. Казалось бы, с кем не бывает, возьми и честно сознайся в допущенной ошибке. Что делает он? Он выполняет такой же режим, включает КЗА и нажимает боевую кнопку. Пуска, естественно, нет, так как ракета была выпущена в предыдущем режиме. Разумеется, двитателисты, изучая данные КЗА, говорят, что никакого влияния на работу двигателя пуск ракет не оказывает. Конечно, не оказывает, если его на самом деле не было. Вот и получается подлог в чистом виде.

Итак, Анатолия К. взяли. Прошло немного времени. И вот после некоторых ляпсусов, которые он допустил, Федотов вызвал меня и сказал:

— Знаешь что, я с ним больше разговаривать не хочу (а перед этим у них состоялся какой-то тяжёлый разговор), и давай-ка мы так договоримся: за все проступки, которые он совершит, я буду спрашивать с тебя…

Прямо скажем, перспектива была не самой радужной. Но я был твёрдо убеждён, что в нашем коллективе, состоявшем сплошь

из мастеров, Героев Советского Союза, людей высоких моральных качеств, мы его перевоспитаем. И вот тут-то мы все свои педагогические зубы и обломали. Как-то я сказал, что в наш коллектив в качестве кандидата надо рассмотреть одного лётчика-испытателя из ЛИИ. Каждый высказывал своё мнение. Когда очередь дошла до Анатолия, он сказал: «Вы со мной-то справиться не можете, а ещё его хотите взять». Редкие минуты откровения. На примере Анатолия К. я понял, что перевоспитание — дело абсолютно бесполезное. Он всё говорил красиво, но в душе был чистый карьерист, для него вопрос славы и денег был первостепенным, а всё остальное не имело никакого значения. И в профессиональном смысле у него всё было неоднозначно. Что касается мастерства, лётных качеств, надо отдать ему должное, Толя, хотя и не быстро всё схватывал, как Роман Таскаев или Паша Власов, но был очень трудолюбивым, настырным и добивался очень хороших результатов. Но у него был другой недостаток: он плохо реагировал на изменение внешних факторов, терялся при возникновении нештатных ситуаций, порой просто не видел изменений некоторых параметров самолёта. Это было его самым уязвимым местом. Лётчику строевой части подобное прощалось, для лётчика-испытателя это было категорически недопустимо.

Я довольно быстро отметил этот его недостаток, но почему-то посчитал, что, как и любой профессиональный навык, его можно приобрести. Я даже говорил Анатолию, что как человек постигает вершины лётного мастерства, точно так же он может упорной работой обрести и психологическую устойчивость, способность к принятию адекватного решения, влекущего за собой наиболее оптимальные, правильные действия в нестандартной ситуации.

Но Анатолий к этому не отнёсся с должной серьёзностью. И это опять-таки связано с его личностными качествами. Он был не способен отнестись к себе критически, на все мои замечания отвечал:

— Вы ко мне придираетесь!

И это несмотря на то, что все мои замечания подкреплялись документально и были объективны. Я пытался объяснить ему суть своих замечаний. Ведь если лётчик не способен адекватно реагировать на нештатную ситуацию даже через 10–20 секунд после её возникновения, это говорит о том, что он либо не увидел её вовремя, либо его «коэффициент обалдения», как я это называю, близок к единице. А должен быть близок к нулю. От быстроты реакции лётчика-испытателя часто зависит, сможет ли он спасти технику и себя в критической ситуации, — я имею в виду реакцию не только физическую, но и реакцию мышления.

Лётчик-испытатель тем и отличается от строевого лётчика, что должен до последней минуты пытаться спасти вверенную ему технику. Не случайно обучение лётчика-испытателя — дело дорогостоящее. Его учат не только технически грамотно выполнять различные сложные элементы, но и принимать правильные решения в самых критических ситуациях, направленные прежде всего на спасение техники. Причём эти решения отличаются от тех, которые в подобных ситуациях предписаны инструкцией строевому лётчику.

Думаю, если бы Анатолий обладал другим характером, он бы смог справиться с этими недостатками. Но он считал себя непогрешимым. Он абсолютно перестал работать над собой, над своими профессиональными навыками в этом плане, что ещё больше усугубило ситуацию. Я так подробно останавливаюсь на этом случае потому, что он ярко иллюстрирует некоторые причины допускаемых лётчиками-испытателями ошибок.

Закончилось это всё очень печально. Произошёл случай, и сегодня памятный многим, который нанёс сильный удар по имиджу и нашей фирмы, и самолёта МиГ-29. Произошло это в Париже в 1989 году. Истинная причина аварии до сих пор известна ограниченному кругу людей, потому что мы её намеренно не афишировали. Почему — я объясню чуть ниже.

Подготовка к салону в Париже шла примерно по тому же циклу, что и к шоу в Англии, о котором я ещё расскажу. Для участия в нём были выбраны те же лётчики — Роман Таскаев и Анатолий К. Они готовились по той же программе, и в принципе никаких неприятностей мы не ожидали. И надо же такому случиться: неожиданно во время показательного выступления в Ле Бурже при проходе на малой скорости произошла остановка двигателя, самолёт А.К. с креном опустил нос и упал на землю. К счастью, обошлось без жертв, а лётчик катапультировался на самом пределе и чудом остался жив.

Все знают только внешнюю сторону этого происшествия, в своём роде уникального в истории авиации. Мы с главным конструктором Михаилом Романовичем Вальденбергом были непосредственными свидетелями этой аварии и пережили много тяжёлых минут. И слава богу, что Толя остался жив, всё могло закончиться более трагически.

Меня единственного пустили к нему в больницу и там у нас с ним состоялся разговор. Я ему сказал, что хотя наши отношения носят несколько напряжённый характер, но думаю, что этот сложный случай когда жизнь его висела буквально на волоске и чуть не оборвалась, заставит его несколько по-иному посмотреть на свою работу, более философски. Всё это я говорил, надеясь,

что Анатолий после этого наконец повзрослеет, поймёт, где и в чём он был не прав, и постарается изменить свой характер. Не помню дословно его ответ, но для меня он прозвучал несколько странно, и смысл его заключался в том, что Анатолий нас прощает. Этот ответ меня насторожил и удивил. Во-первых, я так и не понял, за что нас надо прощать, во-вторых, говорил он со мной как-то свысока. Меня поразило то, что он не испытывал никакого чувства вины и раскаяния. Хотя всё выглядело далеко не однозначно.

Кстати, там же, в Париже, я встречался с Виктором Пугачёвым, сокурсником Анатолия по Школе лётчиков-испытателей, представлявшим на авиасалоне фирму Сухого. Я всегда симпатизировал Виктору и был очень удивлён, когда он меня предупредил, что если я буду обвинять в происшедшем Анатолия К., то он, Пугачёв, соберёт пресс-конференцию и расскажет журналистам всю правду. Это был, как говорится, второй звонок. Какую правду? Откуда такое настроение у Виктора? Значит, он разговаривал с Толей, и тот решил использовать Пугачёва как своего защитника, как инструмент давления на меня? Но в этом не было никакой необходимости. В то же время это говорило о том, что на самом деле А.К. тоже чувствовал за собой грешок и таким способом решил защитить себя.

На нашей фирме при различных ЧП главным был такой принцип: узнать досконально истинные причины случившегося и сделать всё возможное, чтобы спасти лётчика, по возможности отвести от него незаслуженные подозрения.

Поэтому и в Париже, когда стали выяснять причины катастрофы и мне пришлось отвечать на вопросы самых разных людей, в том числе и генерального конструктора самолёта Ростислава Белякова, я старался отвечать на них очень осторожно, а по возможности вообще уходил от ответов — с тем чтобы всю вину не взвалили на лётчика. Дело к том, что вся запись параметров полёта сохранилась, во многом благодаря оперативной работе французской аварийной команды в Ле Бурже. И расшифровку записей срочно отправили в Москву, всю ночь люди работали, чтобы запись можно было анализировать, а наутро заместитель генерального Анатолий Белосвет по телефону сообщил мне первую информацию, сказав при этом: «Из неё ясно, что произошёл помпаж двигателя, но действия Толи не совсем понятны, сам увидишь и поймёшь, поэтому мой совет — Ростику не показывай как можно дольше, так как знаешь, он — человек сверхграмотный и сразу всё поймёт». («Ростик» — псевдоним Белякова для телефонной связи.)

Я ответил, что он уже несколько раз меня спрашивал, неужели из этого положения нельзя было вывести. Я, как мог, уходил от ответа, но он просил показать запись полёта. Когда он всё-таки получил запись, то сразу задал один вопрос, который задавал и накануне: «Почему же Толя не отдал ручку?» При этом смотрел мне прямо в глаза. Я никогда Белякова не обманывал и говорил ему всегда правду, может, поэтому у нас с ним были доверительные отношения. Мне стало неловко, и я ответил: «Земля рядом, у нас этот случай первый, спасти машину из этого положения сложно».

Поэтому меня эта ситуация, особенно после разговора с Пугачёвым, очень удручила. Я рассказал обо всём Михаилу Романовичу, но он меня постарался успокоить, объяснив странность поведения Анатолия его состоянием после тяжёлой аварии.

Безусловно, существовали объективные причины произошедшей аварии. В один из двигателей попала, очевидно, птица, что и вызвало его остановку. Кстати, это подтвердил и проведённый спектральный анализ лопатки двигателя, обнаруживший на ней остатки костных тканей живого существа. В конструкции двигателя действительно был один существенный недостаток — он не имел большого запаса устойчивости в диапазоне углов атаки больше 24 градусов на малых (менее 250 км/час) скоростях. И мы об этом «провале» в запасе устойчивости двигателя на приёмистости от «малого газа» до «максимала» в области малых скоростей знали мало, так как полномасштабных испытаний не проводили. Фактически показательный комплекс мы выполняли за пределами инструкции лётчику, в неразрешённом диапазоне углов атаки и скорости, где самолёт не имел достаточного запаса устойчивости по двигателю.

Но в то же время при выполнении «колоколов» и «штопоров», где скорость вообще равна нулю, а угол атаки составляет от 30 до 60 градусов, мы мгновенно давали РУД от «малого газа» до полного форсажа. При этом у нас не было случаев неустойчивой работы двигателя, хотя, по здравому смыслу, условия работы двигателя на этих режимах значительно тяжелее. К тому же полёт этот должен был выполнять не военный строевой лётчик, а фирменный лётчик-испытатель.

Вероятность отказа двигателя была мала, но, учитывая даже эту малую вероятность, мы ещё до поездки в Лондон, на авиасалон Фарнборо, многократно испытывали самолёт в режиме работы одного двигателя. Мы не только летали на одном двигателе, но даже делали пилотаж и осуществляли взлёт. Лётчики, кстати, умудрялись делать пилотаж даже с

остановленным двигателем. Поэтому опыт полёта с одним двигателем был наработан большой. И за всё это время испытаний мы ни разу не попадали в этот режим. И вот на тебе — ЧП в Париже…

Кстати, ещё до поездки в Англию я был в командировке в Югославии и демонстрировал югославским лётчикам многие элементы показательного комплекса, элементы маневренного воздушного боя, в том числе полёт на одном двигателе (весь пилотаж и даже взлёт). А взлёт на одном двигателе — самый трудный для выполнения элемент. Югославам очень понравились «колокола», «повороты на горке», причём усваивали они эти элементы очень быстро. Работая с ними, я убедился в том, что они — мужественные и сильные воздушные бойцы. Более подробно о моей работе в Югославии я расскажу в следующей главе.

…Конечно, при разборе полётов мы с Михаилом Романовичем говорили о том, что увлекаться малыми скоростями не следует, потому что при недостаточном запасе тяги любая ошибка в технике пилотирования может привести к очень печальным последствиям. Но смысл работы лётчика-испытателя в том и состоит, чтобы отработать чёткие действия в любых режимах, найти запасные ходы при нештатных ситуациях, чтобы быть готовым к адекватным действиям при любых неожиданностях. Как мы любили говорить, на любой режим у тебя всегда должно быть что-то «в кармане». Так что объективные причины произошедшего, конечно, были, но сыграл свою роль и субъективный фактор. Я имею в виду те недостатки Анатолия К. как лётчика-испытателя, о которых я уже говорил выше, помноженные на его излишнюю самоуверенность и убеждённость в том, что он любых недостатков лишён. В данной ситуации всё в конечном счёте решало мастерство лётчика, его реакция, его умение мгновенно всё просчитать и принять единственно правильное решение. Если бы Анатолий при остановке двигателя сумел отреагировать на это адекватно, аварии можно было бы избежать. Чтобы обеспечить энергетику двигателя избытком тяги, он должен был плавно дать РУД до максимального режима и плавно отдать ручку от себя на углы менее 20 градусов. Толя же сделал всё с точностью до наоборот. Он взял ручку на себя, тем самым задрав самолёт ещё на больший угол, да ещё и ручку в поперечном канале дал против, и из этого режима самолёт уже выйти не смог как раз из-за недостатка запаса по тяге. К тому же на принятие даже этого неправильного решения у него ушло 4 секунды, что при таких скоростях и с одним двигателем просто недопустимо. Здесь проявился тот самый «коэффициент

обалдения», который характеризует неспособность лётчика быстро принять верное решение в нестандартной ситуации. Потом, правда, Анатолий взял себя в руки, правильно сориентировался, и когда самолёт начал крениться, катапультировался, причём на самом пределе. Хорошо, остался жив, хотя и получил небольшие ушибы.

Для расследования этого чрезвычайного происшествия была создана межгосударственная комиссия, в состав которой вошли с нашей стороны главный конструктор Михаил Романович Вальденберг и я, а в качестве советника — директор ЦИАМа Донат Огородников. В заключении комиссии мы написали, что авария произошла из-за разрушения двигателя вследствие попадания в него постороннего предмета (птицы), в связи с чем лётчик не имел возможности продолжить полёт, но в той ситуации его действия были идеальными. Многим конструкторам этот вывод не понравился, и мне пришлось столкнуться с определённым нажимом с их стороны, поскольку тем самым мы косвенно подтверждали невозможность полёта на одном двигателе в данном диапазоне скоростей. А самолёт был, что называется, уже «на выданье», многие иностранные заказчики присматривались к нему как к самому вероятному коммерческому самолёту для приобретения военно-воздушными силами. А тут такой казус. Конечно, в подобной ситуации им было выгоднее обвинить в случившемся лётчика и списать аварию на его неправильные действия. Конструкторам было важнее любой ценой спасти имидж самолёта. Этого же мнения придерживался и генеральный конструктор самолёта Беляков. Так что ситуация была сложная. С точки зрения государственных интересов они были правы, но…

С одной стороны, мы обязаны были установить истинную причину аварии, с другой — мы не должны были подставлять под удар лётчика. Думаю, Анатолий К. и сам понимал свою вину, а международный резонанс этого случая мог бы поставить крест на его дальнейшей карьере. Я знаю, как в таких ситуациях переживают случившееся лётчики, как они ругают себя за допущенную ошибку. Думаю, в такой ситуации самый строгий судья — сам пострадавший.

Когда я начал возражать Белякову, что выйти из этого режима было очень трудно, он, в общем-то справедливо, задал мне вопрос:

— А почему он не отдал ручку?

Я постарался убедительно ему объяснить, почему Анатолий этого не сделал. Беляков понял, что свою позицию я не изменю. Тяжелее пришлось на заседании межгосударственной комиссии.

Там нам задавали конкретные вопросы и прямо говорили:

— Вы должны признать, что у вас самолёт не летает на одном двигателе!

Мы доказывали, что самолёт летает на одном двигателе, даже по материалам «чёрного ящика» мы показывали, как он балансируется, на какой скорости, какие есть ограничения по скорости. Тогда один полковник, председатель лётной комиссии, задал тот же вопрос, что и Беляков. На этот вопрос мне ответить было трудно, поэтому я ему просто сказал: неизвестно, как бы Вы себя повели, окажись Вы на месте Анатолия, хотя это и звучало некорректно. Но все мои поводы в защиту А.К. показались членам комиссии, очевидно, неубедительными. Тогда я попросил генерала Ружевена Бовиля, председателя комиссии (он возглавлял Управление по испытанию и доводке авиационной техники и был очень авторитетным специалистом, к тому же довольно приятным человеком), и этого полковника переговорить со мной отдельно. И уже в этом приватном разговоре я им откровенно сказал:

— Я хотел бы вас попросить подойти к этому вопросу не как членов межгосударственной комиссии, потому что главная причина аварии установлена — отказ двигателя. Я бы очень не хотел, чтобы мы своими выводами бросили тень на лётчика. Он находится в расцвете сил, и любой негативный вывод может его психологически полностью сломать. И поэтому я вас прошу больше этот вопрос не затрагивать!

Они отнеслись к моей просьбе с пониманием и пообещали этот вопрос больше не поднимать. Мне было приятно, что на мою откровенность они сразу ответили взаимностью, и мы пожали друг другу руки. Именно после этого мы написали, что действия лётчика были идеальными.

Я надеялся, что этот случай будет хорошим уроком для Анатолия, более того, даст ему какое-то другое осмысление жизни. Но где-то через месяц я почувствовал совершенно обратное. Мне стали говорить, что Анатолий везде показывает кассету с записью аварии в Париже. Мне это было непонятно. Если бы что-то подобное произошло со мной, мне, как специалисту, такую кассету было бы просто стыдно показывать. Она бы доказывала, что именно я виноват в том, что не смог спасти самолёт. По выражению Федотова, Анатолий совершенно «отвязался». Он считал, что был абсолютно во всём прав. Да и выводы комиссии это подтверждали, мы же сами настояли на том, чтобы признать действия лётчика идеальными. О подоплёке этого ЧП знал только узкий круг профессионалов, а для остальных выводы комиссии звучали вполне убедительно. У

дилетантов вопросов вообще никаких не возникало, скорее, восхищение человеком, который вышел невредимым из такой переделки. Так что вопрос здесь был скорее нравственный.

На заре моей лётной деятельности со мной произошёл подобный случай. Мы испытывали МиГ-23. Для повышения маневренных качеств на него поставили новое крыло, на котором был предусмотрен отклоняемый носок. Эффект от него примерно такой же, как от предкрылка. Он служит для повышения несущих свойств крыла во взлётно-посадочной конфигурации, то есть на взлёте и посадке. Кроме того, он несколько повышает управляемость по крену, делает эту характеристику более плавной. Носок этот был уже изготовлен, но в производстве оказался очень дорогим, и поэтому решили попробовать обойтись без него. К тому времени было уже изготовлено 140 новых крыльев, на которых он должен был быть установлен.

Это крыло увеличивало маневренные возможности самолёта, но на взлёте и посадке из-за отсутствия этого отклоняемого носка при превышении определённого угла атаки тут же наступало непроизвольное кренение, так как управляемости по крену лётчику не хватало. Несколько лётчиков попадали в этот режим, но удачно из него выходили. К их числу принадлежали Федотов, Щербаков, Медведев. Они попадали в режим колебания, когда это явление только начиналось и глубокого кренения не было. В такую же ситуацию попал один лётчик из Луховиц, который в этом колебательном режиме шёл до 200 метров в наборе. Впоследствии мы на этом потеряли двух лётчиков. По этой же самой причине погиб лётчик на Су-24.

Мой полёт с тремя топливными баками должен был завершить лётные испытания на устойчивость. В этой конфигурации самолёт был близок к нейтральной центровке, а каждый лётчик знает, что это усложняет пилотирование в продольном канале (по тангажу или в вертикальной плоскости относительно крыла).

Вся комиссия потихоньку съезжалась в Ахтубинск. Ситуация складывалась весьма щекотливая: через день надо было подписывать акт о завершении испытаний, а формально необходимо было слетать с тремя баками.

Перед тем как совершить этот полёт на устойчивость я должен был совершить полёт без баков, но с новым крылом. Я досконально ознакомился со всеми материалами, знал и об этом явлении, и чем оно чревато. И тем не менее я в него влип. Причиной тому был один нюанс. При взлёте на самолёте со старым крылом, на котором был установлен предкрылок, балансировка была такова, что необходимо было практически

полностью ручку брать на себя. С новым крылом балансировка ручки позволяла отрывать самолёт практически при нейтральной ручке, слегка взятой на себя. Я же начал взлёт по старой методике, при этом я ещё хотел зафиксировать, на какой скорости происходит подъём носового колеса. На разбеге скорость нарастала быстро — слава богу, я взлетал на форсаже. Но, едва оторвавшись от земли, самолёт мгновенно вышел на тот угол атаки, за которым начиналась потеря поперечной управляемости. После отрыва на малой скорости самолёт сразу же пошёл с креном вниз. То есть он поднялся метров на пять и плавно с креном пошёл к земле. Инстинктивно я чуть-чуть отдал ручку от себя (много её отдавать было нельзя, потому что земля была рядом), при этом ручка в поперечном канале была нейтральна, и тут же дал противоположную ногу. И вот в таком положении мне оставалось только ждать. Самолёт, снижаясь, начал плавно поднимать нос. Но при этом законцовка крыла всё-таки чиркнула по бетонке так, что проскочили искры. На самом пределе самолёт ушёл вверх. Было проведено расследование этого происшествия, выводы были сделаны очень жёсткие, в частности и в отношении меня, и считаю, что они были правильные.

Но этот полёт с тремя баками на устойчивость всё равно необходимо было совершить. Вызвать другого лётчика не позволяло время — в лучшем случае он смог бы его выполнить вечером в день прилёта, в худшем — только на следующий день. А высокие члены комиссии, в числе которых были министр и главком, уже ждут его результата и подписания акта.

И тогда я решил поговорить с начальником отдела лётных испытаний Васильченко, хотя и понимал, что я здорово подвёл его лично. Но у меня с ним были тёплые отношения, он меня опекал с самых первых шагов, поэтому я очень надеялся на его поддержку. Я ему сказал, что смогу нормально выполнить полёт, и таким образом ситуация разрешится положительно как мы и планировали. Подробно меня выслушав, Васильченко меня действительно поддержал, и вместе с ним мы пошли к нашему главному авторитету — заму главного по лётным испытаниям Григорию Александровичу Седову. У нас состоялся долгий разговор, причём Седова интересовало и моё психологическое состояние после этого ЧП. Он спросил, как я себя чувствую, и я откровенно ему ответил:

— Состояние гадкое, но я проанализировал все свои ошибки и готов лететь, страха у меня нет.

Я понимал их сомнения. Произошло ЧП, по которому была создана комиссия, а виновника аварии отправляют на более

сложное задание по той же теме. В случае чего им обоим, конечно, не сносить головы. Но они поверили, что всё закончится благополучно, и полёт мне разрешили. Конечно, на их положительное решение в значительной степени повлияло то, что в той ситуации я не растерялся и выполнил правильные действия, хотя и сделал это скорее всего интуитивно. К тому же была надежда, что в присутствии большого количества начальников персональные оргвыводы могут затеряться в суете проблем.

Я успешно выполнил два полёта с топливными баками, и все с облегчением вздохнули, включая меня. Акт был подписан вовремя, хотя в перечень обязательных вопросов, требующих решения, включили доработку крыла.

Этим результатом были недовольны все — и генеральный, и Федотов, и, естественно, я. Больше всех недоволен был министр авиации Дементьев, потому что необходимо было переделывать все 140 крыльев. Но будущее показало, что решение это было правильное, так как за этим стояли жизни конкретных лётчиков, погибших вследствие этого эффекта. К тому же были непреклонны военные: эта авария показала, что если уж даже фирменный лётчик-испытатель с трудом справился с этой ситуацией, то в строевой части с ней вряд ли кто справится. Защищать это крыло я не имел морального права, хотя методически оно вполне было пригодно, но и с себя вины за случившееся не снимал. Председатель комиссии Олег Васильевич Гудков, посмотрев плёнки, согласился, что причиной этого случая явился недостаток в разработке крыла, вещь действительно опасная. Но и меня выгораживать он не мог. И я был с ним согласен. Крыло действительно нуждалось в доработке, но в том конкретном случае вина полностью лежала на мне. Что я и принял. И попросил, чтобы лётная комиссия в своём выводе написала, что в происшествии виноват лётчик. Так и написали. Хотя нет худа без добра. После этого случая все самолёты были переделаны на механизацию по передней кромке. В ЛИИ остался только один не переделанный самолёт, и надо же такому случиться, что именно на этом режиме погиб один из моих близких друзей — Эн Каарма, начальник Школы лётчиков-испытателей. В такой же ситуации мы ещё раньше потеряли Витю Шкарлата — он садился зимой в поле на МиГ-23 без двигателя, и на выравнивании попал в этот режим. Позже погиб мой друг Анатолий Кузнецов на Су-24. Он взлетал без закрылков, и после превышения угла атаки самолёт попал в непроизвольное кренение.

Все тогда мне сочувствовали, что я попал в такое сложное положение, отмечая, правда, что мои действия были адекватны

сложившейся ситуации, и если бы я их не предпринял, закончиться всё могло по-иному. Мне это, конечно, было приятно, потому что у меня на душе кошки скребли, ведь я подвёл фирму в ответственный момент подписания приёма самолёта на вооружение. Правда, Пётр Максимович Остапенко постарался меня подбодрить, сказав:

— Что ж, Валера, бывает. Зато теперь хоть крыло переделают. Все мы ошибаемся. Благодари судьбу, что жив остался!

В последующем я рассказывал об этом случае, хотя и с большой неохотой, своим ученикам, приводя его в качестве примера неправильных действий лётчика-испытателя при подготовке к полёту. Но если кто-то из знакомых напоминал мне о нём, настроение у меня портилось на несколько дней, потому что это было невольным напоминанием о моём просчёте именно как лётчика-испытателя. И я, как профессионал, выше «двойки» за тот случай не заслуживал. Поэтому я был полностью согласен с той строгой оценкой, которую мне дали.

Помню, на каком-то совещании я увидел плакат, на котором подробно разбирался мой случай. Я с ужасом подумал, сколько людей будут смотреть эти кривые и обсуждать меня. Но когда я к тому же увидел, этот случай получил название «эффект Меницкого», меня чуть удар не хватил. Бог с ними, с кривыми наглядно иллюстрирующими допущенную мной ошибку, но ведь если она будет носить моё имя — это клеймо на всю жизнь! Увидев, как я переживаю, два достаточно солидных человека мне удивлённо сказали:

— Да ты что, ты же в истории останешься!

Но я буквально взмолился:

— Христом Богом прошу, уберите вы это название! Это же чёрная страница в моей биографии.

С Анатолием К. получилось всё наоборот. Он себя после того случая почувствовал героем.

Его поведение в Париже уже после аварии оставило у меня неприятный осадок. С одной стороны, он всех уверял, что чувствует себя хорошо, и заключение врачей, а также снимки, сделанные во французском госпитале, это подтверждали. Настолько хорошо, что Анатолий попросил разрешения перегнать спарку из Парижа в Жуковский. С другой стороны, отдыхая на выставке, он всем рассказывал, как плохо себя чувствует. Толя Иванов, лётчик-испытатель с фирмы Сухого (заслуженный лётчик-испытатель СССР, впоследствии — Герой России), обладавший хорошим чувством юмора, даже сказал мне с иронией: «Валерий Евгеньевич, если ему плохо, так положите его в госпиталь. А то как-то некрасиво получается — заставляете человека по выставке

ходить да ещё перегонять самолёт в Москву…» А потом добавил: «Конечно, ему хочется быть в центре внимания, но не таким же способом этого добиваться, если ты настоящий мужчина!»

По мнению же Анатолия, в той ситуации он всё сделал идеально, и даже самому себе не признавался в том, что виноват. А главное, это же он внушал и профессионалам.

Как раз в тот период мы делали лётно-испытательную программу по определению минимальных скоростей полёта на одном двигателе, а также, говоря профессиональным языком, определению расходов рулей на балансировку от асимметрии работающего двигателя. Объясню, что это значит. Двигатели находятся слева и справа от оси симметрии самолёта. При отказе одного из них второй, работающий, создаёт момент, который и даёт крен самолёту. Лётчик рулями должен этот крен компенсировать — это и называется расходом рулей на балансировку. Фактически эта программа должна была определить тот барьер, за который мы не должны были заходить, а в случае, если это произойдёт, определить оптимальные углы атаки и минимальную безопасную высоту, необходимую для выхода из этого положения.

Сам по себе полёт на одном двигателе в области допустимых скоростей и высот не представляет трудности. Но мы его испытали и в крайних точках на максимальной приборной скорости 1500 км/час и на максимальном махе на скорости 2500 км/час. Потом мы пошли ещё дальше и провели испытания на одном двигателе от взлёта (самый сложный режим) до пилотажа, включая малые скорости. Всё это хорошо расписано в инструкции.

Конечно, напрашивается вопрос: почему эту программу по балансировке на одном двигателе нельзя было сделать раньше, до показательных выступлений? В действительности программа по определению минимальных скоростей была выполнена. Ещё до поездки в Фарнборо мы не только сами испытали полёт на одном двигателе, но и демонстрировали его в Югославии. Но происшествие в Париже показало, что необходимо ещё раз перепроверить все материалы и выработать рекомендации по конкретному случаю. Причём они должны быть основаны на цифрах, чтобы лётчик реально представлял, как себя поведёт самолёт в результате тех или иных предпринятых им действий. Конечно, для каждого отдельного случая такие объёмные испытания проводить невозможно. Хотя даже после прохода на минимальной скорости мы говорили, что для лучшего разгона необходимо отдать ручку от себя, а уж при полёте на одном двигателе тем более.

Вообще по каждой предпосылке, не говоря уже об аварии и уж тем более катастрофе, проводится целый цикл исследований, который заканчивается лётными испытаниями. Так что в самом факте такой лётно-испытательной программы не было ничего необычного. И тем не менее ко мне подходили лётчики, в том числе и наши, молодые — Саша Гарнаев, Марат Алыков — и спрашивали, зачем нужны эти испытания. Выяснилось, что Толя стал распространять слухи том, что я готовлю эту испытательную программу специально для того, чтобы показать, какую он допустил ошибку.

С профессиональной точки зрения такой подход просто неграмотен. Наша первая задача при любом ЧП — чётко обозначить его причину, и вторая — показать выход из этой ситуации. Или, если нет выхода, опять-таки чётко об этом сказать. В этом суть нашей работы. Если мы не будем этого делать, мы покажем себя несостоятельными и как лётчики-испытатели и как фирма.

Наверное, Анатолий К. боялся, что однажды коллеги его всё-таки спросят: а действительно ли он всё правильно сделал в той ситуации? И усомнятся в его непогрешимости. Хотя в своём коллективе я не был сторонником муссирования каких-то негативных случаев, но понимать суть ошибок мы обязаны.

Именно после этого случая наши отношения испортились окончательно. Он вносил всё большую напряжённость в коллектив. Когда я был занят по работе, Толя использовал каждую минуту, чтобы настраивать ребят против меня. Вспоминаю ещё один пример, характеризующий недостатки моей педагогической работы. Я помню, когда мы полетели в Англию, было видно, что Толю «понесло». Он постоянно всех накручивал. Я его специально поселил вместе с Романом Таскаевым, надеясь, что тот сможет положительно повлиять на Анатолия. Но я просчитался. Очень скоро Роман начал упрашивать меня отселить его от А. К., который замучил его своими разговорами. В принципе история с Анатолием — с момента его прихода на фирму и до ухода в ЛИИ — это история моей педагогической недальновидности, моих педагогических ошибок. Поэтому я и останавливаюсь на ней так подробно. В том, что происходило с Анатолием, есть и моя вина. Очевидно, в отношениях с ним мне нужно было проявлять большую принципиальность, но меня часто подводила излишняя доброта, нежелание портить ему служебную карьеру лётчика-испытателя. К тому же я каждый раз надеялся, что Анатолий сделает правильные выводы из ситуации, изменит свои взгляды, научится более критически оценивать свои профессиональные качества. К сожалению, этого не произошло.

Конфликт только углублялся и в конце концов закончился уходом Анатолия К. с нашей фирмы.

Не могу не сказать здесь, что и мои отношения с Федотовым на фирме складывались непросто. У нас часто бывали конфликты, причём иногда довольно жёсткие. Александр Васильевич был очень своенравным, самолюбивым человеком, он бывал порой не только жёстким, но и жестоким и как руководитель часто «перегибал палку». Хотя в сложных жизненных ситуациях он проявлял себя по отношению к подчинённым человеком заботливым, готовым прийти на помощь.

Анатолий К. в моих конфликтах с Федотовым всегда вставал на мою сторону, и мне это, конечно, поначалу импонировало. Но уже и тогда меня настораживали его отдельные реплики, фразы, звучавшие иногда неискренне. Скорее всего, его поддержка диктовалась исключительно соображениями карьеры. Видимо, он думал, что, если я когда-нибудь стану шефом, он сможет занять кресло моего заместителя. Но он явно переоценивал свои профессиональные возможности, не говоря уже о его личных качествах, поэтому заместителем он вряд ли бы стал при любой ситуации.

С первых же его шагов на фирме стала проявляться его непомерная амбициозность, о которой меня предупреждал ещё Кушнерёв. Так было, когда я, с согласия Федотова, подключил Анатолия к морской тематике.

Поясню, что это такое. Мы отрабатывали посадку самолётов на авианосец, но не настоящий, а на его макет. Он был врыт в землю, его палуба была идентична палубе будущего корабля, но при этом условия для испытаний были более безопасными, чем в открытом море. На палубе находилась специальная записывающая аппаратура. Кроме отработки посадки испытывались различные системы самолёта и корабля.

Как осуществляется посадка самолёта на палубу авианосца? Для короткой посадки на палубе имеются четыре троса по 30 метров каждый, расположенные на расстоянии 12 м друг от друга. Концы этих тросов прикреплены к поршням цилиндров. При посадке самолёт выпускает ГАК (это такая балка с крюком), крюк должен зацепиться за трос (т. е. осуществить так называемый зацеп), трос вытягивается и тащит за собой поршни, в которых стоят дроссели. Они-то и создают сопротивление при вытяжке тросов, за счёт чего происходит торможение самолёта. Это, конечно, упрощённая схема, на самом деле система гораздо сложнее.

Самолёт надо было сажать на палубу на разных скоростях и весах, прямо по курсу и под углом к тросу. Инженеры замеряли

нагрузки на трос, на крюк, на самолёт при торможении при различных параметрах — в этом и состояла суть испытаний по морской тематике. Такой материал можно было собрать только за счёт большого количества зацепов.

Эта работа представляла для лётчиков определённый интерес. Я считал, что всем лётчикам фирмы необходимо было познакомиться с корабельным комплексом, прочувствовать, что такое завершающая фаза посадки на палубу. Кроме того, эта работа неплохо оплачивалась, что тоже было немаловажно. Ну а с учётом того, что испытания проводились в Крыму, под городом Саки, буквально в километре от моря, лётчики могли совместить полезное, приятное и выгодное. Конечно, держать их по два месяца на морской тематике смысла не было, лётчику вообще тяжело подолгу не летать, но можно было дать им возможность сделать по 10–15 зацепов. С этим предложением я вышел на Федотова.

К тому времени самые неприятные эксцессы, когда по различным причинам нагрузка при зацепах превышала допустимые нормы, были пройдены мною, оставалось на отработанном комплексе набирать материал, статистику. Сначала к этой работе я подключил Анатолия К., провёл с ним полтора десятка зацепов, отработал различные режимы, а когда они были им освоены, оставил на зацепах его одного. По моей задумке, его должны были поочерёдно сменять лётчики фирмы.

Но так получилось, что полтора месяца этим занимался он один. Он всем объяснял, что это очень сложная работа, на её освоение должно уйти много времени, и потому его смена нецелесообразна. Вдруг выявились какие-то необъяснимые сложности, узнав о которых, я мог только снисходительно улыбнуться. Анатолий хотел всю эту работу полностью замкнуть на себя. И Федотов, и я, и наши коллеги это хорошо понимали и делали для себя выводы, хотя тогда ещё надеялись: пройдёт немного времени, и вся эта шелуха с него слетит.

Мы ошибались. Не с лучшей стороны он показал себя и в другой истории, связанной с опытными, высокопрофессиональными лётчиками фирмы Борисом Орловым и Аликом Фастовцем. У них были некоторые проблемы со здоровьем, и пройти медкомиссию им без определённой поддержки было довольно сложно, из откровенного разговора с ними я понял, что они хотят летать дальше, что они чувствуют себя способными выдержать нагрузки. Вопрос был только в том, чтобы получить положительное заключение медкомиссии, требования которой были достаточно жёсткими.

Но решение этого вопроса я взял на себя, благо такие

возможности у меня к тому времени уже были. Я заручился поддержкой Вадима Ивановича Петрова, с которым у меня сложились не только деловые, но и дружеские отношения, и Петра Максимовича Остапенко. Я был знаком с большими начальниками из министерства авиационной промышленности, с представителями генералитета. Надо сказать, моя должность — шеф-пилот фирмы — предполагала такой высокий уровень общения. У нас на фирме шеф-пилот, по негласному рейтингу, был выше, чем на других фирмах. Как часто говорил наш генеральный конструктор Ростислав Аполлосович Беляков, «Валера — мой первый заместитель». Конечно, в том, что авторитет фирмы Микояна был таким высоким, заслуга прежде всего Микояна и Белякова, ну и, конечно, таких корифеев, как Г. А. Седов, В. Нефёдов, А. В. Федотов, Г. К. Мосолов. Я был членом многих комиссий, участвовал во многих совещаниях. А поскольку я был человеком коммуникабельным, эти знакомства часто перерастали в товарищеские отношения.

Я сам был очень заинтересован в том, чтобы Боря и Алик остались на фирме. Это действительно были великолепные лётчики, филигранно выполнявшие любую работу, чей опыт был просто бесценен. Даже если бы они работали 30 процентов положенного времени, они сделали бы неизмеримо больше, чем другие лётчики. К тому же, когда в небо поднимались они, и конструкторы, и ведущие инженеры были уверены: если с самолётом что-то случится, Орлов и Фастовец сделают всё возможное и невозможное, чтобы сохранить его, привести на посадку, а значит, всегда остаётся возможность разобраться в причинах той или иной неполадки. Кроме того, мне была нужна их моральная поддержка — отношения в нашем коллективе к тому времени, во многом благодаря Анатолию К., разладились — он вносил в коллектив смуту, не только настраивал всех против меня, но и сталкивал лётчиков друг с другом. Боря однажды в сердцах ему даже сказал: «Да хватит тебе всё время брюзжать!» И в такой момент мне было очень важно, чтобы со мной рядом были мои друзья, испытатели-корифеи.

Конечно, на прохождение медкомиссии Боре и Алику понадобилось много времени — около трёх месяцев. Поэтому когда они вышли из госпиталя (естественно, с положительным заключением — мне пришлось использовать на полную катушку весь свой авторитет), я, лично отвечавший за распределение полётов, стал им наращивать норму полётов. Естественно, за счёт сокращения полётов молодых лётчиков. Конечно, многим из них не нравилось, что «старики» летают больше, тем более что это было связано и с деньгами, но возмущаться никто не хотел,

понимая, что это как бы компенсация вынужденного простоя из-за госпитализации. Всем было понятно, что по результатам года всё равно все выровняются, у молодых лётчиков налёт будет даже больше, чем у старожилов. Понятно было всем, кроме Анатолия. У него была своя логика: мол, они и так всё имеют — и звания, и почёт. У него даже хватило совести спросить у меня, почему он должен меньше работать из-за тех, кто пролёживает в госпитале. Я, разумеется, его резко осадил, сказав, что и он когда-нибудь может оказаться в таком же положении, не вечно же он будет молодым и здоровым, и точно так же будет нуждаться в хорошем отношении к себе, в уважении за испытательный опыт и былые заслуги. Но, кажется, мой ответ его не устроил. Он только играл желваками и багровел.

Ещё одно столкновение с ним у меня произошло во время подъёма опытных машин — двух модификаций МиГ-31. Подъём опытных машин — дело очень сложное и ответственное, и доверить его можно далеко не каждому лётчику, а только профессионалу высокого класса. У нас на фирме было всего четыре человека, которые были способны максимально профессионально справиться с чётко поставленными задачами при подъёме опытных самолётов: Аубакиров (но он был полностью занят на морской тематике), я (но у меня было много другой работы), Орлов и Фастовец. Естественно, подъём новых самолётов я доверил именно им. И дело тут не в моих пристрастиях и не в моём отношении к А.К., не в любимчиках и нелюбимчиках. По утверждению Анатолия, таким любимчиком у меня был Роман Таскаев. Я действительно ему симпатизировал, да и в профессиональном отношении он был выше Толи, но при всём этом и ему в то время было рановато думать о подъёме новой машины. А уж что касается уровня профессиональной квалификации Анатолия К., я был абсолютно убеждён, что он не отвечает поставленным задачам и сложности их выполнения.

Когда Анатолий узнал, что подъём новых машин будут осуществлять Орлов и Фастовец, он пришёл ко мне и спросил, почему новую технику я доверяю именно им.

— А кому ещё можно её доверить? — спросил я его в свою очередь.

— Мне, например, — ответил он.

— Я так не считаю, — сказал я прямо, не желая вступать с ним в дебаты. — Твоей квалификации недостаточно для выполнения поставленных задач.

— Это ваше личное мнение или мнение руководителя КБ?

— Это моё личное мнение и мнение руководителя КБ, — ответил я твёрдо.

Думаю, после происшествия в Париже я, с точки зрения педагогики, повёл себя неправильно. Не нужно было выгораживать Анатолия, напротив, было необходимо провести тщательный разбор этого ЧП, указать ему на все его ошибки. Вместо этого вину за аварию я взял на себя. Когда генеральный конструктор Беляков спросил меня, кто же всё-таки виновен в ней, я искренне ответил, что считаю виновным себя. Беляков сказал, что ценит столь строгое отношение к себе, но с моими выводами категорически не согласен. Я же полагал, что к аварии привели недочёты в моей работе, потому что в конечном счёте именно я не смог поднять Анатолия на более высокий уровень подготовки, я не смог убедить его в том, что его подход к испытательной работе неправильный. Вот когда мне нужно было проявить принципиальность. А я пошёл на поводу у тех, кто заступался за Анатолия, просил не травмировать его психику, да и самого Анатолия пожалел…

Думаю, свою роль здесь сыграла и моя искренняя вера в то, что коллектив может перевоспитать человека, о чём любили говорить советские педагоги. При этом они почему-то не вспоминали о генетике, наследственности и о том, что многие черты характера человека заложены в нём уже при рождении. Поэтому максимум, чего может добиться крепкий коллектив, — это чтобы человек не проявлял свои негативные черты. Но при этом он похож на сжатую пружину: чуть отпусти — и она мгновенно распрямится. Я не раз вспоминал в связи с этим А. В. Федотова — вот уж кто никогда бы не выпустил джинна из бутылки. Мне, очевидно, в случае с Анатолием К. не хватило ни опыта, ни характера. В итоге моя уступчивость и жалость сослужили мне и всему коллективу, да и самому Анатолию, плохую службу.

Но это была не последняя моя педагогическая ошибка. В 1989 году мне с Романом Таскаевым предстояло лететь в Канаду, на авиасалон в Ванкувере. А.К. в график подготовки я не включил. После катапультирования в Париже прошло не так много времени, травма позвоночника, по его же словам, его ещё беспокоила. А что это такое, я знал по себе. У меня тоже в результате катапультирования была травма позвоночника, но так сложились обстоятельства, что мне пришлось раньше времени приступить к испытательной работе, и это привело к неприятным последствиям. Я спал на толстом листе фанеры, который застилался простынёй. Это были такие мучительные ночи! Спина страшно ныла, по ночам я долго не мог заснуть от боли. Утром нужно было начинать работать, а это дополнительные нагрузки на позвоночник, отчего боль только усиливалась. Так

продолжалось года полтора.

Поэтому когда Анатолий устроил настоящую истерику по поводу того, что ему необходимо лететь в Ванкувер, да ещё на пилотаж, меня это удивило. Я необходимости в этом не видел, тем более после тяжёлой травмы, о которой он всем рассказывал.

— Зачем тебе это? — спросил я его.

— Если я не появлюсь в Ванкувере, мировое общественное мнение этого не поймёт.

— У тебя несколько преувеличенное понятие о себе. Мировое общественное мнение забыло не только твою фамилию, но и как ты выглядишь. У них за бугром есть свои лётчики, о которых и думает мировое сообщество. Хорошо, я подумаю, но полетишь ты простым лётчиком, не для пилотажа.

Анатолий сначала согласился на этот вариант, но потом подключил медицину, и та подтвердила, что отклонений у него никаких нет, может летать. Получалось что все его прежние разговоры о тяжёлой травме — обман. Всё это было неприятно. И я железно стоял на своём: только простым лётчиком. А потом у нас состоялся ещё один разговор, вот тогда-то я и дрогнул. Толя приводил много доводов в пользу своей просьбы. Он просил меня понять его не только как лётчика, но и как мужчину, говорил, что ему это крайне необходимо для реабилитации своей личности, как подтверждение того, что фирма ему снова доверяет. Что если я его не возьму в качестве пилотирующего лётчика, он потеряет себя как личность… Мне было его искренне жаль. А когда я увидел на его глазах слёзы, то расчувствовался и пошёл навстречу его просьбе. Но это очередное послабление с моей стороны, как выяснилось, только ухудшило ситуацию.

В Канаде я лишний раз понял, что Толя не способен правильно оценить моё решение. Приведу примечательный случай. В Ванкувере мы планировали демонстрацию полёта на минимальных высотах. Но поскольку к тому времени мы ещё не успели доработать двигатель, то на случай непредвиденной ситуации выработали строгие рекомендации по полёту на минимальной высоте. И надо было такому случиться, что во время одной из тренировок у Романа возникла такая же ситуация, что и у Анатолия в Париже, — отказал один двигатель. Но, в отличие от него, Роман все действия выполнил крайне чётко и своевременно, поэтому практически никто, за исключением наших специалистов, даже не понял, что произошёл отказ двигателя. И только Анатолий сквозь зубы сказал:

— Рома выполняет рекомендации шефа.

И зло ухмыльнулся. Хотя ситуация на самом деле была серьёзной, просто лётчик выполнил рекомендации

профессионально. Кстати, за ночь мы заменили двигатель, сделали облёт и затем отпилотировали весь салон на этом самолёте.

Свою ошибку я вижу и в том, что не смог правильно определить место Анатолия на фирме с учётом всех особенностей его характера — его стремления постоянно быть на виду, болезненного честолюбия, жажды к славе, желания быть на публике лучше всех. А такое место ему могло найтись. Как-то в одном из разговоров со мной Анатолий признался, что он хотел бы заниматься демонстрационными полётами на фирме, быть демонстрационным лётчиком. Действительно такие лётчики были на каждой фирме. У нас демонстрационные полёты выполняли Федотов и Остапенко, позже — Боря Орлов. Но самым непревзойдённым демонстратором был всё-таки Пётр Максимович Остапенко. Он чувствовал любой самолёт как живое тело, и этот врождённый датчик был у него настолько развит, что сравниться с ним вряд ли кто мог. Как мы шутя говорили, у него был необыкновенно развит «жопометр». Он спокойно летал на таких закритических режимах, когда малейшее движение ручки могло привести к аварии. А он на таких режимах летал как ни в чём не бывало. На нашем аэродроме он был демонстратором №1. Другими корифеями были В. Ильюшин, А. Богородский и В. Константинов.

Впрочем, на этой внешней стороне работы фирмы мы внимание как-то не заостряли. Хотя уже приходило понимание того, что с выходом на международную арену такой демонстратор нам будет необходим. Вот здесь-то мне и нужно было проявить педагогическую прозорливость и использовать Анатолия К. именно на этом направлении. Для этой работы он подходил как нельзя лучше, у него для этого были все данные. К вопросу о лётно-испытательной квалификации демонстрационные полёты имели минимальное отношение, поэтому его способность упорной работой достигать высоких результатов, а потом работать чётко, как автомат, здесь была кстати. У Анатолия имелось ещё одно положительное качество: он был хороший комбинатор, умел художественно и эффектно оформить комплекс фигур пилотажа. Причём подходил к этому увлечённо — просматривал различные видеозаписи, продумывал детально художественную композицию. Здесь его творческий потенциал раскрывался во всём многообразии. Правда, некоторые режимы он выполнял не совсем чисто, зато брал другим — более темповым исполнением определённых фигур, более красочными связками, что всегда оживляет комплекс. Конечно, надо было использовать его именно на этом направлении. Если бы не одно

«но».

На нашей фирме демонстрационные полёты, как правило, совершались на опытной технике, которую надо было показывать. И на ней возможны всякие неожиданности. А как я уже говорил, у Анатолия отсутствовала способность адекватно, в считанные секунды принимать единственно правильное решение в нештатной ситуации, что и подтвердил случай в Париже, а позже в Саках. Поэтому рисковать я не мог. Ему надо было работать на серийной технике и показательные полёты осуществлять тоже на серийной технике, чем он в конце концов и занялся в ЛИИ.

Каплей, переполнившей чашу терпения руководства фирмы, стал случай в Саках, после которого Анатолий с фирмы вынужден был уйти.

В Саках, как я уже говорил, мы выполняли программу подготовки морских лётчиков по более глубокому освоению самолётов МиГ-29. Она была отработана нами досконально, но постоянно дополнялась новой информацией, которую мы сами получали о самолёте. Вместе с морскими лётчиками после взлёта и набора 12-километровой высоты мы выполняли сваливание, то есть торможение в горизонтальном полёте до потери управляемости, затем то же самое, только при выполнении виража. Затем, опускаясь всё ниже, на больших и средних высотах (от 10 до 3 километров) выполняли пилотаж с выходом за ограничение по углу атаки. Тем самым мы показывали лётчикам, что при крайней необходимости — в боевой или аварийной обстановке — они могут пересилить ограничитель в продольном канале и продолжить полёт на этом режиме. Но пилотирование в этой области имеет свои особенности, и их надо было показывать. После этих режимов переходят на малые высоты и с высоты 1200 м выполняют переворот, но только по ограничениям, указанным в инструкции.

То есть смысл этого полёта — на безопасной высоте вверху показать, какие есть запасы у самолёта и возможности за ограничениями, а на малых высотах пилотировать строго согласно инструкции. Иными словами, опасные режимы — вверху, безопасные — внизу.

В том полёте на спарке с военным лётчиком Анатолий сделал всё наоборот: вверху — по ограничению, внизу — сверх допустимого. Результат — авария. Анатолий с лётчиком катапультировались, а спарку мы потеряли.

В той ситуации Анатолий повёл себя очень некрасиво, пытаясь всю вину за случившееся свалить на строевого лётчика, хотя очень быстро было доказано, что виноват во всём только он. И спарку мы потеряли по его вине, из-за его самоуверенности.

При разборе полёта выяснилось, что он его проводил не по отработанной нами методике — от простого к сложному, а наоборот. К аварии привела его претензия на собственную методику и амбициозность.

Я прилетел в Саки для выяснения причин аварии. Анатолий объяснил, что у самолёта «отлетел хвост» и он свалился в режим «штопора». Поверить в это было трудно. Для режима «штопора» самолёту элементарно не хватало высоты, так как переворот выполняется с высоты 1200 метров, а Анатолий успел потерять лишь 800. И вообще утверждение Анатолия что у самолёта «отлетел хвост», для специалиста звучит просто глупо. Самолёт рассчитан по определённым нормам прочности, для него предусмотрена определённая перегрузка. А максимальная перегрузка и напор, которые запрограммированы на слом, находятся совершенно в ином диапазоне. Это так же невероятно, как, например, если бы железные кованые ворота, рассчитанные на натиск танка, вдруг упали от лёгкого дуновения ветерка.

А раз невероятна эта причина, значит, была другая. Мне было очевидно, что самолёт Анатолия попал в режим сваливания. Но он это упорно отрицал, очевидно, надеясь, что у нас не будет материалов, доказывающих это. Однако по записям «чёрного ящика» было видно, что Анатолий далеко ушёл за пределы допустимого, пересилив ограничитель хода ручки, и его вина в произошедшей аварии стала очевидна. Выяснилось, что при выполнении этого режима А.К. превысил те ограничения, которые были на него наложены, и ушёл от методической разработки, действуя совершенно произвольно. Таких режимов мы выполняли очень много, они входили в постоянную методику, достаточно было строго ей следовать. Когда он понял, что легко отделаться ему не удастся, он превратился в кроткого ягнёнка, ходил за мной по пятам и пытался разжалобить.

— Представляете, что будет, — говорил он, — с меня снимут класс!

— Да, очевидно, так и будет, — соглашался я.

— Но ведь это будет такой удар по авторитету фирмы…

— По авторитету фирмы ударило то, что мы потеряли спарку в результате твоих неправильных действий…

В общем, у нас с ним состоялся очень тяжёлый разговор. Особенно неприятно было то, что всю вину за случившееся Толя пытался свалить на строевого лётчика, хотя ответственность в первую очередь несёт инструктор. Словом, вопрос о дальнейшем пребывании Анатолия К. на нашей фирме был решён однозначно, к тому же Управление лётной службы во главе с Вадимом Петровым было настроено весьма категорично.

И тут я в последний раз проявил чисто человеческую слабость. Через два месяца готовились комиссионные дела, в их числе и дело Анатолия, и ему действительно должны были снять класс. Для него это означало, что звание заслуженного лётчика, которое в благоприятной ситуации он мог получить уже через год, после снятия класса ему пришлось бы ждать семь лет. И тогда друзья Анатолия стали просить меня не снимать с него класс — и здоровье у него, видите ли, слабое, и спина опять сильно начинает болеть, не дай бог, что-нибудь случится. А у него семья… И я в очередной раз поддался уговорам и согласился не принимать сверхжёстких мер. Хотя это мягко сказано — «согласился не принимать мер». Для этого мне надо было заручиться поддержкой В. И. Петрова, который в конце концов разрешил оставить А.К. класс, сказав при этом пророческие слова: «Не оценит и не поймёт». Класс ему оставили, но с фирмы ему пришлось уйти…

В дальнейшем его взяли в ЛИИ, и там он стал тем, кем и хотел, — лётчиком-демонстратором, но уже на серийной технике. В своё время я запретил ему летать на углах выше допустимых, а также на сваливание и «штопор». Но Анатолий сумел убедить новое начальство в том, что этот запрет наложен несправедливо. И хотя руководство ЛИИ не имело на это права, оно, не поставив меня в известность, эти полёты ему разрешило. В результате первый же тренировочный полёт Анатолия едва не закончился аварией. Этот случай я вспомнил, когда учёные из ЛИИ хотели абсолютно безграмотные действия лётчика в той ситуации (дабы его «не травмировать») обозначить как новое явление в «штопоре» МиГ-23. Впоследствии И. П. Волк, один из опытнейших лётчиков-испытателей ЛИИ, блестящий «штопорист» (ставший командиром отряда космонавтов и первым поднявший «Буран»), сожалел, что не имел полного представления об истинном уровне подготовки Анатолия К.

В конце концов Анатолий полностью отдался демонстрационным полётам. Здесь он чувствовал себя как рыба в воде, это его стихия, и именно здесь его талант раскрылся во всей красе. От его живых, динамических, без пауз, композиций зрители получают настоящее удовольствие.

Надо сказать, что авиационные шоу — это тоже напряжённая работа, отнимающая у лётчика много физических сил. Это особый мир — различные страны и города, бесконечные перелёты, аплодисменты благодарных зрителей в награду за красочное зрелище. Авиашоу — это особая праздничная атмосфера, именно здесь видишь, что люди неравнодушны к авиационной технике. И любовь эта рождается во многом благодаря тем, кто им эту мощь

и красоту техники демонстрирует.

Как-то, сидя в кругу знаменитых не только у нас в стране, но и за рубежом футболистов — Симоняна, Гершковича, Тукманова, Пильгуя, Филатова, Логофета, — я спросил у них: что, по-вашему, определяет собственный почерк футболиста, его умение всегда играть классно? В ответе они были единодушны: надо делать только то, что умеешь делать классно, не делай того, чему не обучен, чего тебе не дано природой. В противном случае измучаешь и себя, и коллег. Думаю, сказанное ими в полной мере можно отнести и к Анатолию К.

19. В НЕБЕ НАД СЕРБИЕЙ

С Югославией у меня связаны очень яркие воспоминания. С 1985-го по 89-й год мне довелось побывать там трижды.

Первая моя командировка туда летом 1985 года была связана с покупкой Югославией наших МиГ-29. Мне предстояло помочь югославским лётчикам освоить этот новый для них самолёт — до того они летали только на МиГ-21, составлявших основной парк их ВВС.

Хотя Югославия была социалистической страной, высокий уровень жизни приравнивал её к капиталистическим, об этом все знали — кстати, и порядок оформления туда был таким же, как в капстраны, конечно, мне хотелось составить собственное впечатление об этой стране.

Но вот все предотъездные хлопоты позади, и я наконец в Югославии. Буквально с первых же шагов почувствовал себя как дома. Улыбчивые, доброжелательные, щедрые, югославы оказались удивительно гостеприимными и радушными. А чтобы выдержать их хлебосольство, нужно обладать поистине могучим здоровьем. Я на здоровье никогда не жаловался, аппетит у меня всегда был отменный, но к концу своего пребывания там, признаюсь, смотреть не мог на еду. До поездки в Югославию я и представить себе не мог, что человек способен поглощать пищу в таких количествах. На обед, например, подавалось не меньше 4-5 закусок, два первых блюда, как минимум три вторых, затем следовал разнообразный десерт, а ещё соки, вода, чай, кофе… Всё это было необходимо поглотить. И так, с небольшими вариациями, три раза в день каждый день! Это было просто невыносимо! Но и отказаться, чтобы не обидеть хозяев, я не мог.

Югославы были доброжелательны не только к гостям, но и по отношению друг к другу. Сербы, македонцы, хорваты, черногорцы, словенцы ощущали себя единой нацией, и я ни разу не видел даже оттенка недоброжелательности в их отношениях. Бывало, они подшучивали друг над другом, но очень по-доброму, и вместе весело смеялись этим шуткам. Всё это очень напоминало мне наш многонациональный Советский Союз, тогда ещё существовавший, где бок о бок жили русские, украинцы, грузины, армяне, казахи, где любили рассказывать анекдоты друг про друга, но никому и в голову не приходило на это обижаться и видеть в этом проявление национализма. Навязанное народу резкое разделение по национальному признаку — и у нас, и в Югославии — произошло позже и вылилось в кровавые межнациональные конфликты.

А в те годы атмосфера в Югославии была очень доброжелательной. Я много поездил по стране и должен сказать, что это одна из самых красивых стран, которые я видел. Сочные леса, живописные реки, лесистые горы, необычайной голубизны море, удивительные памятники архитектуры — всё произвело на неизгладимое впечатление. И даже погода все дни стояла великолепная. Невозможно представить что всю эту красоту, это буйство красок, эту пышность и богатство природы сегодня разметала война.[1]

Общение и работа с югославскими лётчиками оставили у меня сильные впечатления. Техникой они владеют отменно, у них очень сильна личная подготовка и техническая выучка. В югославских ВВС очень высокие требования к личному составу и его боевым качествам. У них все учебные полёты были ориентированы прежде всего на боевое применение, отсюда очень высокая воздушная выучка. По тем временам югославский лётчик в год налётывал порядка 200 часов — практически столько же, сколько и американцы.

У нас в Уставе тоже говорится о необходимости боевой подготовки, но в повседневной жизни эта «боевая подготовка» оборачивалась монотонным серым школярством, и только один-два раза в год проводились лётно-тактические учения. Дело в том, что наша учебно-боевая подготовка состоит в основном из отработки отдельных элементов: полёты по кругу, полёты за облаками, в облаках, под шторкой, на пилотаж, по приборам, по маршруту и т. д. Скомплексированных заданий почти нет, считается, что для лётчиков это чересчур сложно, да ещё не дай бог, какое-нибудь ЧП при этом произойдёт.

У югославов наоборот — чем сложнее, скомплексированнее задание, тем лучше, и обязательно каждое из них должно было заканчиваться каким-то боевым элементом — или перехватом, или атакой наземных целей, или прикрытием того или иного объекта, то есть тактический фон обязательно присутствует. И этим подготовка югославских ВВС существенно отличалась в лучшую сторону от нашей, программа которой предусматривала лишь около двадцати процентов полётов на боевое применение, что конечно же недостаточно.

Мне очень нравилось, с какой жадностью югославы схватывали всё новое, жажда овладеть техникой в совершенстве была у них просто поразительной. Причём они подходили новаторски к различным моделям воздушного боя, а не просто слепо перенимали мой опыт. Я показывал им некоторые приёмы, и они тут же начинали импровизировать. Особенный интерес у них вызывал не обычный пилотаж, а именно боевое применение и

отказные ситуации.

Я этот интерес заметил и сделал в обучении акцент именно на этом. Я постарался дать им всё, что умел сам, и даже показал те приёмы, которые мы сами осваивали экспериментально. И надо сказать, югославские лётчики схватывали всё буквально на лету. Их вообще, как я уже говорил, отличала жажда познания возможностей самолёта, плюс интеллект, высочайшее мастерство и неукротимый боевой дух. Эта «смесь» давала поразительные результаты. Я летал с лётчиками почти из сорока стран мира и могу с полным основанием сказать: югославы — одни из самых сильных.

Они легко и быстро усваивали показываемые мной боевые приёмы, им нравилось летать в отказных ситуациях — например, на одном двигателе. Мы с ними на одном двигателе выполняли не только пилотаж и боевые манёвры, но и самый тяжёлый режим — взлёт. МиГ-29 им очень понравился, а увидев его надёжность в самых сложных ситуациях, они в него поверили и относились к нему как к боевому товарищу. Это были прекрасные дни. Только вот показать им высший пилотаж на этом самолёте я всё никак не мог, хотя меня всё время об этом просили. Причина была проста: мы так плотно использовали время для обучения, что каждый раз приходили на аэродром с минимальным остатком топлива, и ни о каких показательных полётах и речи быть не могло. И тогда я решил схитрить и сделать, как мы говорили, пару «крючков» при заходе на посадку, прямо у земли. Подобный пилотаж над «точкой», как потом выяснилось, был запрещён командующим армии Югославии генералом Тузом. Но кто же знал, что он окажется «в нужный момент в нужном месте»?

А дело было так. Мы с одним из лётчиков отлетали программу и уже готовились к выполнению показательных элементов пилотажа при заходе на посадку. Разрешение на «проход» мы получили после того, как перед нами сел Ан-24 — как позже выяснилось, на нём как раз прилетел генерал Туз. Но тогда мы этого, разумеется, знать не могли и довольно лихо над головами лётчиков сделали «петлю», «колокол», «поворот на горке» и энергичный разворот на 180 градусов. Всё это видели не только лётчики, но и лично генерал только что вышедший из самолёта и буквально онемевший от такого нахальства. Все, конечно, замерли от ужаса в ожидании грядущих неприятностей, но вопреки ожиданиям генерал, узнав, что его запрет нарушил лётчик-испытатель Меницкий из Советского Союза, прибывший обучать югославов, отнёсся к инциденту лояльно. Он только попросил довести до моего сведения, что такой запрет существует.

Позже я, кстати, встречался с ним. Генерал Туз оказался очень симпатичным и обаятельным человеком, к тому же он был сильным и авторитетным командиром. Мы с ним беседовали около часа, он подробно расспрашивал меня об эксплуатации самолёта, его боевых возможностях, о перспективах развития авиации и о силе наших оппонентов. По тому, как он задавал вопросы и с каким вниманием меня слушал, было видно, что он хорошо разбирается в технике, знает в ней толк и стремится дойти до самой сути.

Надо сказать, что югославские лётчики очень сильны физически и устойчивы психологически. Иногда мне казалось, что они даже несколько бравируют своим здоровьем. Во всяком случае, на перегрузки они летали без ППК (противоперегрузочного костюма). И как я их ни убеждал, что это необходимо, в ответ часто слышал, что на МиГ-21 они спокойно переносят и «восьмёрки», и «девятки», и даже «десятки». Они не брали только в расчёт, что на МиГ-21 такие перегрузки действуют кратковременно, а на МиГ-29 «десятка» на установившихся виражах бывает весьма продолжительной.

Думал я, думал, как их убедить в необходимости надевать ППК, и понял, что надо сыграть на их природном жизнелюбии и весьма трепетном отношении к своим мужским достоинствам. Собрал я лётчиков и говорю им:

— Конечно, вы можете не пользоваться ППК, но имейте в виду, по имеющимся у нас статистическим данным у лётчиков, пренебрегающих ППК, впоследствии возникают большие проблемы с потенцией… У нас даже поговорка такая есть: «Носи ППК смолоду, будешь любить до старости».

Вот этот аргумент на них подействовал безотказно. Буквально на следующий день все, как один, вышли на полёты в противоперегрузочных костюмах.

А чтобы укрепить их в мнении о необходимости использовать ППК, я рассказал им об одном нашем лётчике-испытателе, Володе Лоткове. Это был уникальный лётчик, я в своей жизни больше не встречал людей, чей организм так легко переносил бы перегрузки. Он спокойно переносил без ППК и «восьмёрки» и «девятки», и никогда у него не возникало с этим никаких проблем. А когда я его спрашивал: «Володя, ты опять летишь без ППК?», он удивлённо отвечал: «А зачем?» Но вскоре после того как он начал летать на МиГ-29, я как-то утром увидел, что он делает зарядку, и поинтересовался у него: «А что это ты зарядочку-то делаешь?» И он мне искренне ответил: «Ой, Валера, вы сделали такой самолёт, что даже мне придётся теперь надевать ППК и бегать на зарядку». Думаю, на югославов этот

рассказ тоже произвёл впечатление, но вопрос мужской состоятельности задел их за живое больше.

Был и ещё один результат и моих убеждений, и собственного опыта лётчиков, которые полетали со мной на пилотаж, в том числе и на большие перегрузки. Когда они на себе почувствовали, что это не кратковременный переход на большую перегрузку, а продолжительная перегрузка в течение продолжительного времени, они очень активно стали интересоваться специальными упражнениями для поддержания кондиции для перенесения перегрузок. Раньше, когда я им говорил, что такая система упражнений существует, они только посмеивались, а тут чётко записали все упражнения, и многие лётчики приступили к тренировкам по этой методике сразу же.

Очень интересно было летать и общаться с настоящими асами своего дела, такими, как главный лётчик-испытатель югославской армии полковник Бранко. Высокий, крепкий, симпатичный, как и все черногорцы, он обладал крепкой профессиональной хваткой. Он чётко и целенаправленно готовился к полёту, грамотно и скрупулёзно изучал самолёт, его возможности, так что в полёте мы понимали друг друга с полуслова. Мне интересно было с ним общаться ещё и потому, что он один из немногих летал на американском F-15 и много рассказывал об этом самолёте. Конечно, его основные характеристики мне были известны, но совсем другое дело — «вкусовые» ощущения лётчика, их не заменить никакими цифрами. Именно эти ощущения наиболее точно могут передать характеристики устойчивости и управляемости самолёта. Так что эта информация для нас была неоценима. Не скрою, мне было приятно слышать от Бранко, что наш МиГ-29 не уступает F-15, а в аэродинамике, маневренности, вооружении даже имеет существенные преимущества.

В Югославии я подружился со многими военными лётчиками, особенно тесно я общался с Божидаром Мартыновичем, замглавкома по боевой подготовке и полковником Петровичем. Петрович запомнился мне не только как сильный лётчик, имевший непререкаемый авторитет у подчинённых, но и как очень обаятельный человек, обладавший прекрасным чувством юмора. Но больше всего он меня поразил своими фантастическими возможностями пития кофе. Помню сидели мы с ним как-то часа два с половиной, разговаривали, и так, под разговор, он умудрился выпить 35 чашек кофе! Я из интереса их считал. При этом он курил сигареты одну за другой. Такое пренебрежение к собственному здоровью меня сильно удивило, и я всё время ему говорил: «Петрович, не надо так много пить кофе

и курить. Я и сам раньше выкуривал по две пачки в день, но то, что делаешь ты, это чересчур». А он в ответ только посмеивался.

Что из поездок по Югославии ещё мне запомнилось? Я бывал в строевых частях, читал там лекции, мне показывали аэродромы, различные объекты, авиаремонтный завод, на котором ремонтировались МиГ-21. Завод меня поразил высокой культурой производства. Фактически это был не ремонтный, а авиастроительный завод. Мы у себя давно уже смотрели на МиГ-21 как на устаревшую модель, они и внешне у нас выглядят довольно непритязательно, а там все «двадцать первые» были как с иголочки, блестели глянцем — отношение к технике у югославов безупречное.

Правительство Югославии высоко оценило мою работу и наградило меня золотым знаком «Почётный лётчик Югославии», чем я горжусь.

…Я пишу эту главу, а на Балканах, в Сербии уже три месяца полыхает война. Мне и сегодня в это трудно поверить. Здесь, в Москве, светит яркое солнце, жизнь идёт своим чередом, а в удивительном крае, которым я был навсегда очарован, рвутся бомбы и льётся кровь. Когда я вижу по телевизору репортажи из Сербии, разрушенные, полыхающие города, мосты, убитых и раненых, моё сердце сжимается от боли. Там — мои друзья, знакомые, ставшие мне близкими, там сражаются лётчики, которых я учил воевать на наших МиГ-29, даже не подозревая, как скоро им понадобится это умение. Маленькая страна, несмотря на непрекращающиеся бомбардировки, мужественно противостоит воздушной агрессии НАТО.

А то, что они блестящие лётчики, настоящие асы своего дела, сербские пилоты доказали в первые же дни войны. Даже несмотря на то что воюют они на МиГ-29 самых первых серий, модернизацию которых югославы не смогли провести из-за действовавших в последние годы санкций, к которым, к сожалению, присоединилась и Россия. Эмбарго на поставку современной военной техники Югославии привело к тому, что её лётчики вынуждены воевать на МиГ-29, которые были поставлены туда ещё Советским Союзом, к тому же не полностью укомплектованных. С точки зрения развития техники они, конечно, устарели и способны реализовать лишь половину заложенных в них возможностей, да и вооружение, поставленное на них, оставляет желать лучшего. Фактически у них есть только ракеты «воздух-воздух» двух видов и неуправляемое вооружение по работе с наземными целями. Устарели и средства сопротивления самым современным и мощным видам вооружённого нападения с воздуха, которые силы натовского

альянса задействовали на Балканах на полную мощь. Это самолёты раннего радиолокационного обнаружения и управления АВАКС, стратегические бомбардировщики B-2, лазерные ракеты и лазерные бомбы, точечное оружие, самые современные самолёты с управляемым вооружением… В последнее время меня часто спрашивают, какой самолёт лучше: наш МиГ-29 или американский F-117 «стелс»? Сравнение, мягко говоря, некорректное. Прежде всего потому, что МиГ-29 предназначен для завоевания господства в воздухе и ведения ближнего маневренного воздушного боя, а F-117 — истребитель-бомбардировщик. И каждый из них хорош для своего назначения. К тому же в нынешних условиях успех боевой операции в большей степени зависит от её наземного и воздушного обеспечения, а не от количества и качества техники. Конечно, обеспечение военных действий ВВС Югославии и сил НАТО просто несравнимо.

Но даже в таких абсолютно неравных условиях югославская армия, её ВВС и ПВО, на мой взгляд выглядят более убедительно. Во всяком случае, победного блицкрига, рассчитанного на две-три недели у НАТО не получилось. Даже израсходовав полный боезапас управляемого оружия, блок так и не решил свои задачи — это сегодня очевидно всем. В условиях информационного голода, отсутствия точной, правдивой информации о характере ведения боевых действий при том, что мы не знаем точного состава потерь с обеих сторон, а НАТО бессовестно врёт, оценку военных действий давать очень сложно. Но и то, что нам известно, говорит о высоких профессиональных навыках, боевой подготовке и моральном духе югославской армии в целом и её ВВС и ПВО в частности. Например, совершенно точно известно, что в первом воздушном бою против полутора сотен натовских самолётов, среди которых были F-117, F-16, «Торнадо» и «Миражи», успешно действовали всего шесть МиГ-29. В этом бою, по некоторым данным, обе стороны потеряли по две единицы. Хотя если верить натовской пропаганде, югославы уже потеряли весь свой самолётный парк, умноженный на два. Во всяком случае, по официальной информации штаб-квартиры НАТО в Европе, за первые двадцать дней войны силами альянса было уничтожено более шестидесяти югославских самолётов различных модификаций, в том числе — двадцать МиГ-29. А их всего-то было закуплено четырнадцать!

А вот миф об абсолютной неуязвимости «самолёта-невидимки» F-117 югославские лётчики развеяли очень быстро — он был сбит МиГ-29 с первой же атаки, причём, подчеркну, «двадцать девятым» самого первого образца, что ввело в немалый конфуз американских лётчиков и повеселило мировую

общественность. Поэтому когда я слышу, что МиГ-29 — это устаревшая модель, остаётся только руками развести. Для нас — может быть. Но лучшего фронтового истребителя никто в мире пока не создал. Между прочим, этот самолёт, только модернизированный, состоит и на вооружении ВВС Германии, и они им не нахвалятся, он котируется там очень высоко. И, кстати, все полномасштабные тактические учения, проходившие в рамках НАТО, эту высокую оценку подтвердили. Наши МиГи успешно воевали и с F-15, и с F-16, и с «Миражами».

С самых первых дней военных действий авиация НАТО, даже имея мощнейшие системы электронного подавления и противодействия, чувствовала себя явно неуютно в югославском небе. И в этом заслуга югославской противовоздушной обороны, которая проявила себя блестяще. И B-52, и B-2 пускали свои ракеты, не доходя до границ СРЮ. В зону боевого соприкосновения фактически не входили и другие самолёты, боясь быть сбитыми. И потому долгое время американцы не могли выполнить поставленные перед ними задачи. Сегодня уже всему мировому сообществу очевидно, что, ввязавшись в эту военную авантюру, военно-политический блок НАТО совершил ошибку, а рейтинг президента США в связи с событиями на Балканах неуклонно падает — впервые за многие годы.

Безусловно, решение внутренних проблем суверенного государства путём военного вмешательства извне, да ещё в самом центре Европы, — факт беспрецедентный. Никакие объяснения необходимости прекращения «этнических чисток» в Югославии не могут оправдать гуманитарную и экологическую катастрофу, ставшую следствием этих действий. Очевидно и то, что необходимость вмешательства сил НАТО в политику Милошевича и помощь косовским албанцам — скорее повод для стран альянса показать мощь и превосходство своих военных сил. Натовским военачальникам давно хотелось поиграть мускулами на виду у всего мира и особенно Европы, показать, что в мире появился новый «полицейский», который будет по своему усмотрению наводить «новый мировой порядок». Им не терпелось опробовать ультрасовременные виды вооружения, отработать новейшие концепции ведения боевых операций в густонаселённом районе Центральной Европы со сложным рельефом (а не в ровной пустыне Ирака), доказать преимущества своего вооружения. К прискорбию НАТО, результат оказался противоположным задуманному. Военно-политическая машина НАТО продемонстрировала свою слабость, а не силу. Как говорят в спорте, «силач сдулся». Уж если страны натовского блока сообща не смогли за короткий период времени справиться с маленькой

Югославией, не очень сильной в военном отношении, против которой был брошен практически весь арсенал современной боевой техники — со спутниковым оповещением, электронным противодействием, великолепным наведением с земли, со станциями дальнего обнаружения, АВАКСами, суперсовременными самолётами, то вряд ли НАТО удастся наводить «мировой порядок» в странах с более значительным военным потенциалом. Запланированная блиц-операция была сорвана и по срокам, и по задуманному эффекту.

Я не буду углубляться в политический аспект этой агрессии НАТО. Скажу только, что если бы Россия заняла более решительную позицию в период подготовки военных действий НАТО — вплоть до отмены эмбарго на поставку вооружения Югославии, — то события на Балканах могли принять совершенно иной оборот и кровопролития можно было бы избежать. Во всяком случае, если бы на вооружении у югославских ВВС сегодня состояли более современные самолёты, думаю, пыл НАТО был бы существенно охлаждён. Например, последняя модификация «двадцать девятого» — МиГ-29СМТ значительно увеличила его боевые возможности. Здесь уже предусмотрена подвеска высокоточного оружия и боеприпасов, то есть этот боевой комплекс позволяет выполнять точечные удары по наземным целям, причём в сложных метеоусловиях и ночью. Раньше это было нашей «ахиллесовой пятой», в этом мы уступали и американским F-15, F-16, F-18, и «Торнадо». А с точки зрения ведения воздушного боя наш МиГ имеет значительные преимущества. Кроме того, увеличена дальность действия этого истребителя. Его боевая эффективность по сравнению с МиГ-29 увеличилась почти в четыре раза.

Что уж говорить про суперсовременный комплекс МиГ-31, равного которому в мире пока ещё не создано! Во-первых, это единственный боевой комплекс в мире, способный поражать цели на очень большом расстоянии, до 300 км. Во-вторых, он представляет собой мини-АВАКС, который всё видит и может выдавать координаты целей другим самолётам. В-третьих, он достаточно неуязвим, у него сильнейшая помехозащищённость. Кроме всего прочего, его локатор видит самолёты-«стелс».

Конечно, наличие на вооружении у югославских ВВС даже нескольких таких комплексов не смогло бы коренным образом повлиять на ситуацию на Балканах — слишком большая военная мощь была двинута туда. Но боевого пыла у натовских лётчиков значительно поубавилось бы, в этом я абсолютно уверен. Представьте себе настроение лётчика, который, взлетая допустим, с авиабазы Авиано в Италии, знает, что может получить

«похоронное послание», даже не долетев до границы с Югославией. А психологический фактор на войне — вещь немаловажная.

Говорят, история не любит сослагательного наклонения. Не будем и мы гадать, что было бы, если бы… Ситуация на Балканах меняется ежедневно. Возможно, с помощью переговоров вскоре удастся добиться прекращения бомбардировок Сербии. Но каким бы ни было окончание войны, в любом случае для НАТО оно будет означать поражение, а не победу. Ввязываясь в эту авантюру, НАТО не учло только одного — свободолюбивый дух югославов, их умение постоять за себя, их мужество и стойкость. История достаточно красноречиво свидетельствует, что сломить стойкий дух югославов не удавалось ещё никому. Не удастся это сделать и странам альянса.

«Майка-Русия», «мать-Россия» — так издавна называли сербы нашу страну. Мы очень близки друг другу — по славянскому происхождению, языку, православной вере, по культуре. Они — наши братья по крови и по духу. Наверное, поэтому так болит сердце, когда я вижу репортажи тележурналистов с мест военных действий на Балканах…

20. НОВОЕ ПОКОЛЕНИЕ ИСТРЕБИТЕЛЕЙ

Я пришёл на фирму в удачное время, когда зарождалось новое поколение истребителей. Начиналась новая эпоха. На передний план вышли схемы истребителей с изменяемой геометрией крыла, причём это направление было не только в истребительной, но и в штурмовой, и в бомбардировочной авиации. Кроме того, появились самолёты сверхбыстрые. В то время как привычные для нас скорости составляли 1100–2200 км/час, уже были самолёты, которые иногда показывали скорость до 3000, — такие, как Е-150 на микояновской фирме. Но речь уже шла о том, что на высоких скоростях нужно было летать в течение продолжительного времени и на больших высотах.

Как раз в это время в истребительной, штурмовой, бомбардировочной авиации переживали определённый кризис, связанный с тем, что не было дальнейшего продвижения по скоростям. Стремительно развивались средства ПВО, появлялись новые радиолокационные станции, способные обнаруживать самолёт на больших расстояниях, появлялись ракеты, которые могли сбивать самолёты на расстоянии до 150 км. Учитывая это, необходимо было создавать машины нового класса. Нужно было переходить на сверхмалые высоты, где локационные станции с трудом обнаруживали цель. Большие скорости на малых высотах позволяли подойти к объекту так близко, что когда станция слежения обнаруживала цель, времени для её перехвата уже не оставалось. Кроме того, малые высоты создавали дополнительные трудности для поражения самолёта ракетами. Все эти моменты привели к тому, что авиация стала осваивать малые высоты. То есть выживаемость самолётов нападения напрямую была связана с тем, что им приходилось прижиматься к земле.

Эта тактика диктовалась жизнью, но природа диктовала свои условия. Дело в том, что на малых высотах при выходе самолёта на большие приборные скорости резко повышались сопротивление воздуха и расходы топлива, поэтому самолётов, способных пройти сверхзвуковую область, практически не было. Конечно, на самолёте МиГ-21 можно было выйти на сверхзвуковой режим, и мы на фирме этого достигли, но этот выход был кратковременным и требовал огромных затрат топлива.

Необходимо было понизить сопротивление для, как мы говорим, «протыкания» сверхзвука, для прохождения звукового барьера. Нужно было либо создавать более мощный двигатель совершенно другого поколения, либо существенно перекраивать

аэродинамику. Её можно было перекроить следующим образом. Форма крыла для таких самолётов, как МиГ-21, Су-9 и Су-7, должна была стать ещё более стреловидной, и тогда сопротивление можно было понизить. Но такое существенное увеличение стреловидности сразу приводило к ухудшению лётных характеристик, в первую очередь маневренности, а это вело к повышенным расходам топлива на крейсерских дозвуковых режимах. Естественно, ухудшались взлёт и посадка, потому что скорость при этом значительно увеличивалась, что, в свою очередь, влекло за собой более высокие требования к шасси, к пневматикам, а также увеличивало взлётную и посадочную дистанцию. Всё это требовало не только реконструкции аэродромов (ВПП нужно было делать значительно длиннее), но и усложняло выполнение самих режимов взлёта и посадки с технической точки зрения.

С учётом всего этого конструкторы пришли к выводу что уровень безопасности режимов взлёта и посадки имеет узкие места. Здесь подходили всё ближе и ближе к краю. На современных самолётах скорость захода на посадку составляла 340–360 км/час. Это очень высокая скорость! Поскольку самолёт при такой схеме часто мог выходить на второй режим, то ошибки в технике пилотирования существенно затрудняли точность выдерживания режима захода. А с учётом плохой приёмистости реактивных двигателей пилотирование на этих режимах с точки зрения точности выдерживания параметров ещё более ухудшалось. Получался заколдованный круг.

И тогда на выручку авиационным конструкторам пришла новая идеология авиационных конструкций. Она предлагала различные решения. Первое — самолёты вертикального взлёта и посадки. Второе — изменяемая геометрия крыла. Самолёты с вертикальным взлётом и посадкой уже появлялись, им нужны были ограниченные площадки, выполнять взлёт и посадку можно было как на вертолёте, однако неэкономичность таких самолётов и их малый радиус существенно ограничивали область их применения. Более того, взлёт и посадка оказались не таким простым делом и требовали хорошей квалификации лётчика. Эти причины и привели к тому, что идея изменяемой стреловидности, изменяемой геометрии крыла выдвинулась на передний план: прямое крыло давало значительное улучшение качества на дозвуке при перегонах и, самое главное, улучшало режимы взлёта и посадки, делало их более комфортными, например с точки зрения обзора. Ведь эти режимы выполнялись на меньших углах атаки, на меньших скоростях, и само их выполнение напоминало ту технику, которая преподавалась на этапе первоначального

обучения на учебно-тренировочных самолётах в лётных училищах.

Режимы сверхзвуковой скорости на МиГ-23 — как внизу, так и наверху — достигались путём сложения крыла на увеличенную стреловидность до 72 градусов. Самолёт легко проходил сверхзвуковую область и выходил на повышенный сверхзвуковой режим. На МиГ-23 мы выходили на режим скорости по ограничению 1350, но были выходы и до скорости 1450. А наверху мы достигали скорости порядка 2500 при махе 2,35. Это уже было солидно. То есть на махе 2,35 можно было лететь где-то минуты 1,5–2. Простота решения этих задач лежала на поверхности, и это облегчало многие проблемы. Но надо сказать прямо: на бумаге всё выглядело хорошо, в жизни же всё обстояло куда сложнее. Многорежимность крыльев требовала подвижной конструкции их поворота, а это шло в ущерб частотным характеристикам самолёта, его прочности. В связи с этим возникало очень много вопросов.

Тем временем вся авиация в тактическом смысле развивалась однобоко. В связи с всплеском развития радиолокации и ракетного вооружения в нашей стране и во многих других развитых странах (в США, Англии, Франции, в меньшей степени — в Германии) тоже стали появляться самолёты аналогичного плана. Это F-111 и F-14 в США, «Харриер» в Англии (там пошли по пути вертикального взлёта), «Торнадо» в Европе. Тогда решили, что при современных скоростях воздушный бой уже не нужен, а нужны лишь самолёты, которые проходят на малых высотах зону противовоздушной обороны, потом выскакивают в районе цели, обрабатывают её и снова уходят на свой аэродром. С точки зрения перехвата подход был ещё проще: при очень высоких скоростях повторные атаки вообще невозможны, упор делался именно на высокую скорость и на малые высоты — раз самолёт-агрессор атакует на малых высотах, то и перехватывать его нужно там же. Радиолокационных станций обнаружения объектов на фоне земли ещё не было — только-только приступали к решению этой проблемы. Поэтому было два варианта. Первый — идти очень низко и снизу смотреть вверх; второй — смотреть на фоне земли. Но этот режим имел узкую направленность луча и был очень ограничен по дальности, поскольку станции были импульсные. Естественно, при такой идеологии ни о каких воздушных боях не могло быть и речи. Даже на МиГ-25 не было пушки, потому что считалось, что для поражения цели вполне достаточно ракетного вооружения.

На фирме Сухого в это время появляется сначала самолёт Су-17, затем Т-6, позже — Су-24. У нас — самолёты МиГ-27,

МиГ-23МЛ. Их развитие показывало, что на тот период другого решения при имевшихся силовых установках, их удельных параметрах, тяговых характеристиках просто быть не могло.

Но опыт локальных войн на Ближнем Востоке и в Индокитае показал всю неправоту многих апологетов нашей военной тактики того времени, показал, что рано сбрасывать со счётов тактику воздушного боя. По этому поводу велось очень много споров. Лётчики-истребители боролись за повышение именно пилотажных качеств, а новые подходы существенно ограничивали их лётную подготовку и направляли по однобокому курсу — определённые маршруты перехвата, выходы на сверхзвуковую скорость, атака, выход из атаки и уход домой.

Когда прошёл всплеск локальных военных конфликтов, стало очевидно, что борьба за превосходство в воздухе требует от самолёта и пилотажных, и маневренных качеств. Наличие тактики воздушного боя значительно усложняло боевую операцию, делало её более многообразной, многогранной, но в то же время требовало ещё более сложной конструкции самолёта. И это легло на конструкторов тяжёлым бременем. Надо сказать, что МиГ-23 прошёл в этом плане очень трудный путь. Примерно в таком же положении оказались и представители фирмы Сухого. От самолёта Су-17 тоже требовались определённые пилотажные качества. Но они не были связаны с более энергичным переменным маневрированием, при котором необходимо вести целенаправленный воздушный бой. В основном они были связаны с поражением цели: сбросить бомбы с «полупетли», с «петли» или с других, более простых манёвров — «горки», пикирования.

Для таких самолётов, как Су-17, Су-24, МиГ-27, которые являлись истребителями-бомбардировщиками и чьим предназначением было поражение наземных целей, в первую очередь было важно преодолеть ПВО на сверхмалых высотах. Большое значение имела аппаратура, обеспечивающая полёт, и прицельно-навигационный комплекс для нахождения и уничтожения цели. При этом было желательно, чтобы самолёт мог выполнять простой пилотаж при определённых манёврах — например при сбрасывании бомб.

Истребитель же, предназначенный для завоевания превосходства в воздухе, должен уметь выполнять высший пилотаж, предельные манёвры — и всё это с высокими перегрузками, на больших углах атаки, с меньшими радиусами разворотов и при меньшей затрате времени. Всё это накладывало особые требования к аэродинамике и прочности самолёта.

Нашему истребителю при ведении воздушного боя нужно было выходить на максимальные перегрузки — порядка 8,5.

Большая величина этих перегрузок ставила перед конструкторами дополнительные задачи, при решении которых наше КБ столкнулось со многими проблемами, которые решались постепенно. Постепенно менялась и концепция самолёта. Первый МиГ-23С отличался от последующих модификаций. Изменилась его концепция, и самолёт на ходу начали «штопать». Увеличили крыло — улучшили маневренность, но при этом ухудшились взлётно-посадочные характеристики, возникла необходимость доработки механизации…

На следующем этапе нужно было улучшать маневренные характеристики с учётом перегрузок, а перегрузки — это дополнительная прочность. И так далее. То есть проблем было чрезвычайно много. Решение их растянулось на целых десять лет. Когда вышел МиГ-23МЛ, это был действительно прекрасный самолёт, очень хороший в пилотажном отношении. Правда, военные идеологи нас несколько сбили с толку. Их подход к новому самолёту можно охарактеризовать словами «объять необъятное». Нам поставили задачу достичь маха 2,35 — это очень большой мах, практически ни один западный истребитель не летал до таких скоростей. Если учесть, что тогда только начиналась вырабатываться схема защиты самолёта от сваливания, то, естественно, это рождало дополнительные проблемы.

Дело в том, что Су-9, Су-7 и МиГ-21 пилотировали на значительно меньших углах, на которых признаки сваливания были достаточно ощутимыми. Самолёт при этом выходил на режим тряски на средних углах, которая постепенно усиливалась. Надо сказать, что на режиме тряски лётчику разрешалось пилотировать, это была область допустимых углов, но когда самолёт выходил на углы сваливания, то у самолёта начинались значительные поперечные колебания, и даже если самолёт свалился, то достаточно было поставить ручку управления нейтрально, и самолёт снова возвращался на допустимые углы. МиГ-23, при превышении допустимых углов, срывался практически мгновенно, особенно если ручка управления в поперечном канале, а не в нейтральном положении, к тому же самолёт сразу входил в устойчивый плоский «штопор», вывод из которого был сложным.

Без наличия хороших предупреждающих признаков и хорошей предупреждающей системы, тактильной сигнализации, а ещё лучше — активной системы защиты такой самолёт, конечно, было тяжело эксплуатировать. Прежде всего требовалось установить систему автоматического управления. Но разрешить все эти проблемы сразу было невозможно. К тому же существовал

определённый консервативный менталитет конструкторов. Да и с точки зрения лётного состава эти требования не были осознаны так остро.

21. НОВЫЕ КОНЦЕПЦИИ

Как я уже говорил, самолёт МиГ-23 видоизменялся вместе с изменением концепции ведения воздушного боя. Сначала считалось, что воздушные маневренные бои отошли в прошлое и ставка должна делаться только на ракеты и на прицел дальнего обнаружения. В соответствии с этим «двадцать третий» проектировался как перехватчик низколетящих целей. Затем концепция изменилась, произошёл возврат к необходимости ведения маневренного воздушного боя — и это привело к конструктивным коррекциям. Перестраиваться пришлось буквально на ходу, и МиГ-23 претерпел большие изменения. Значительные сложности возникали в связи с тем, что советская концепция требовала сделать истребитель таким, чтобы он мог абсолютно всё. Он должен был хорошо взлетать и так же хорошо садиться (впрочем, это одно из главных требований к любому самолёту), он должен был обеспечивать быстрые разгонные характеристики, иметь хорошие расходы внизу и вверху, а также выход на сверхзвуковую приборную скорость у земли и мах 2,35 (т.е. скорость 2500 км/час) наверху. Маленький вес истребителя — всего 10,5 тонн — тоже накладывал серьёзные ограничения. С учётом изменения концепции ведения воздушного боя приходилось сильно перекраивать и аэродинамику. Одно дело — быстро выходить на высокие скорости и на мах, другое — плюс к этому вести современный маневренный воздушный бой с наибольшим обеспечением безопасности. А этот вопрос был очень актуальным, потому что, как я уже говорил, МиГ-23 на пилотажном крыле 45 градусов срывался без предупредительных признаков, как правило, сразу в плоский «штопор», из которого машину вывести было очень и очень трудно.

Все эти нюансы делали самолёт очень сложным в пилотировании, хотя в освоении он был очень простым. В лётных училищах его осваивали даже лучше, чем МиГ-21. Я летал на обоих самолётах, и МиГ-23 сразу мне показался проще. Однако с точки зрения энергичного маневрирования и современных требований ведения воздушного боя эта машина, конечно, не соответствовала стандартам пилотажной машины. С моей точки зрения, с самого начала путь был выбран неправильный. Вместо того чтобы решить проблему сразу, энергично и радикально, самолёт начали модифицировать постепенно, медленно. В оправдание можно только сказать, что аналогов такой радикальной конструктивной эволюции не было.

Многие наши понятия о маневрировании на МиГ-23 исходили

из того, что мы самолёт глубоко не знали. И только когда его испытали на «штопор», поняли, насколько он опасен при превышении допустимого угла атаки.

Начались попытки решить эту проблему. И уже при понимании всей опасности применения этого самолёта в маневренном воздушном бою путь решения этой проблемы, к сожалению, всё равно был выбран постепенно-эволюционный. А надо было хотя бы на этом этапе принять радикальные меры. В результате освоение МиГ-23 нам обошлось, конечно, очень дорого — мы потеряли 68 единиц техники только из-за утраты устойчивости и управляемости на больших углах атаки при переходе машины в режим сваливания и «штопор». Это очень много. Хотя, возможно, в масштабах авиации, которую мы тогда имели, и общего числа потерь в ней эта цифра не смотрелась катастрофически.

В зависимости от изменения тактики завоевания превосходства в воздухе менялись и требования к авиации. МиГ-23 был как раз на острие этого процесса. Но само наше КБ, наш шеф Александр Васильевич Федотов, да и мы вместе с ним, оказались не на высоте момента. Да, Федотов был великим лётчиком-испытателем, он великолепно делал режимы, был величайшим методистом, безусловно, ярчайшим лидером не только нашего коллектива, но и всего авиационного поколения 70–80-х годов. И не зря ему присвоили Большую золотую медаль ФАИ (Международной авиационной федерации). Я уж не говорю о том, что благодаря своему мастерству он много раз чётко выполнял задания и спасал машину. Но в то же время оттенок конъюнктурности в его работе всё-таки имел место. Кроме того, он очень самолюбиво и ревниво воспринимал успехи своих учеников и коллег. Должен сказать, и неравнодушие к славе порой застилало ему глаза. Он был чрезвычайно строг к своим коллегам и ученикам, но в то же время не допускал никакой критики в свой адрес. И это его качество проявилось в истории с самолётом МиГ-23.

Если бы он прислушался к отзывам о самолёте, которые мы получали из строевых частей, да и к нашим тоже, многих трагедий можно было бы избежать. Первым тревожным звонком стала гибель лётчика-испытателя майора Виктора Жукова на репетиции учений. Это был очень опытный лётчик, великолепный пилотажник, как и его друг подполковник Саша Кузнецов. Оба они были великолепными мастерами пилотажного маневренного боя и очень много сил и умения отдали тому, чтобы показать, насколько этот истребитель хорош в маневренном бою. Но тогда характеристик сваливания мы глубоко ещё не знали, ещё не были

проведены испытания на «штопор», сигнализация о предельных углах атаки не предохраняла самолёт от выхода на эти углы и срабатывала, когда лётчик уже не мог предпринять предупредительные действия. А такая сигнализация особенно необходима во время ведения лётчиком маневренного воздушного боя, когда его взгляд отвлечён от приборов и всё своё внимание он сосредоточивает на самолёте-цели. Ведь главное в воздушном бою — это обнаружить цель и ни в коем случае её не потерять. И сделать всё возможное, чтобы путём различных манёвров, желательно самых оптимальных, занять исходную позицию для начала атаки. В этом смысле Витя Жуков и Саша Кузнецов были отменными бойцами, одними из лучших пилотажников в военном институте.

В тот день, когда погиб Виктор Жуков, он вёл показательный воздушный бой с Кузнецовым. Они перешли на воздушный бой ближе к малым высотам, и вот на выводе из одного режима Виктор сорвался в «штопор» и врезался в землю. Так мы потеряли замечательного лётчика-испытателя. Он был красивый парень — высокого роста, крепкого сложения, обаятельный, душа компании.

К сожалению, впоследствии не повезло и его другу Саше Кузнецову, с которым я подружился. Мы даже ездили вместе с ним отдыхать в Сочи и провели незабываемую неделю на юге в октябре. С ним у меня связано очень много хороших и приятных воспоминаний.

Так прозвенел этот первый тревожный звонок, но тем не менее этот сигнал не был остро воспринят на фирме. Из лётно-испытательной среды нашего небольшого коллектива наиболее достойную и жёсткую позицию по отношению к конструктивным недостаткам самолёта выражал Пётр Максимович Остапенко. Он, как никто другой, остро и своевременно видел те недостатки, которые могли привести к необратимым последствиям. Пожалуй, он был единственным, кто, отстаивая свою точку зрения, не боялся конфликтных ситуаций. Это ему дорого обходилось, но он упрямо настаивал на своём. Да, Пётр Максимович не только в воздухе боролся за машину до конца, не меньшее мужество он проявлял на земле, когда было нужно отстаивать свою позицию.

22. «ЗЛОЙ» «ШТОПОР»

Следом за «скоростной» эпохой пришло время самолётов с изменяемой стреловидностью крыльев. Их испытания были связаны не только с изучением поведения крыла на больших скоростях во время полётов у земли, но и с увеличением скорости на больших и сверхзвуковых скоростях — до маха 2,35. Такие машины отличались более экономичным и быстрым выходом на сверхзвуковые режимы. Но создание этих самолётов несло в себе и определённые технологические проблемы. Надо было решать задачу поворота крыла, а это связано с прочностью его конструкции, что, в свою очередь, вызывает увеличение веса поворотного механизма. То есть за всё нужно было платить. И сопоставление стоимостных величин с показателями увеличения боевой эффективности машины заставляло делать вывод: стоит или не стоит создавать данный самолёт. Параметр «стоимость/эффективность» в таких случаях всегда выходит на передний план. Кроме того, изменяемая стреловидность была единственным способом увеличения скорости, так как существовавшие в то время двигатели не могли обеспечить необходимой тяги и при определённой размерности и других характеристиках, выражаясь техническим языком, они не обеспечивали необходимых удельных параметров.

Но в те времена больше обращали внимание на боевую эффективность самолёта. А соотношением стоимости и эффективности мы стали заниматься только недавно. Да и то определённые лоббистские связи руководителей отдельных КБ с чиновниками Министерства обороны по-прежнему делают своё дело, и до сих пор этот параметр порою странным образом забывается при проектировании машины. Я ещё коснусь этого вопроса, который напрямую связывает каждого гражданина нашей страны как налогоплательщика с создаваемой боевой техникой. Нам не безразлично, куда и на что идут наши деньги. Мы гордимся своей страной, мы должны заботиться о её обороне. А для этого техника должна отвечать тем задачам, которые перед ней поставлены, а люди, которые на ней работают, должны делать это с желанием и жить в достойных условиях.

Проблем с МиГ-23 было много. Во-первых, это проблемы, связанные с прочностью конструкции крыла. Потом, как я уже говорил, были вопросы на взлёте и посадке, связанные с улучшением работы передней кромки крыла для улучшения боковой управляемости. Затем встала задача повышения устойчивости и управляемости машины на больших углах атаки.

Программы, посвящённые последнему обстоятельству, проводил Федотов. И вот во время одной из них произошёл неприятный случай, когда Александр Васильевич вынужден был катапультироваться из плоского «штопора».

Самолёт входил в плоский «штопор», который считался самым сложным, почти мгновенно. Вывод из него осуществлялся «методом 5-А», который заключался в том, что нужно было давать противоположную против «штопора» ногу, ручку брать полностью на себя и в поперечном канале её давать по «штопору». То есть метод был достаточно сложным.

Кроме того, выход из него осуществлялся с очень большим запаздыванием, и надо было чётко уловить момент постановки рулей в нейтральное положение, когда вращение заканчивалось и подходило время выходить из него. Ибо это положение рулей могло заставить самолёт впасть в «штопор» уже другого направления. Именно эта чёткость перевода рулей во многом определяла сложность этого режима.

Вы уже знаете, что когда я отстранил Анатолия К. от испытаний после второй аварии на больших углах атаки, он перешёл в ЛИИ. И тогдашние лётные начальники, а затем И. Волк (он позже сожалел об этом) разрешили Анатолию сделать несколько тренировочных полётов на «штопор». Однако первый же полёт едва не закончился печальным исходом. Пять раз А.К. выводил самолёт из «штопора» и пять раз тут же попадал в «штопор» другого направления. Смешно сказать, но некоторые учёные института заговорили, что открыто новое явление, и предлагали, поскольку прежде видели один такой режим у Федотова, дать ему своё название.

Но я посоветовал им спуститься с небес на землю и посмотреть на вещи с другой стороны. Налицо были явные ошибки при выводе самолёта из «штопора», связанные с запаздыванием перевода рулей в нейтральное положение, то есть Анатолий К. не умел вовремя переставлять рули. Из-за этого запаздывания и происходят все эти нюансы. Но ошибка есть ошибка. И то, что можно простить строевому лётчику, непростительно для лётчика-испытателя, допущенного на эти углы атаки. В противном случае нечего летать на эти режимы, тем более на МиГ-23. Лётчик-испытатель обязан чётко понимать, на что он идёт. Разница между федотовским режимом и полётом А.К., сказал я сотрудникам ЛИИ, заключается только лишь в одном — Федотов делал этот режим специально, как задание на ошибку по выводу из «штопора». И блестяще его выполнил. А у вас эта ошибка вынужденная. Это совершенно разные вещи, и ни о каком «эффекте» не может быть и речи. Когда Анатолий бросил

управление, самолёт сам вышел из «штопора», благо что он не имел плоского и устойчивого характера. Иначе, как говорится, был бы полный привет. И эти учёные мне сказали:

— Ты знаешь, Валера, мы, конечно, всё понимаем. Но мы просто хотели парня выручить. Не хотели его травмировать.

Я ответил, что так, не травмируя лётчика, мы можем зайти очень далеко. Конечно, если лётчика «затюкать», могут последовать не менее тяжёлые последствия. Но нельзя впадать и в другую крайность, поэтому я категорически против их оценки обыкновенной ошибки пилота как «нового явления» в пилотаже. Они со мной согласились, но попросили не раздувать скандала.

— Да я и не хочу скандала, — сказал я лиишникам. — Васильченко, начальник института, это знает. Ошибка налицо. А теперь я от вас просто требую, чтобы наложенное мною ограничение оставили в силе.

Они ответили, что это уже не в их компетенции. Тогда я им повторил снова:

— Ваша компетенция состоит в том, чтобы вы давали чёткое и объективное заключение по каждому полёту.

На том мы и расстались. Я не стал раздувать это дело, а они не стали превращать ошибку и недоученность лётчика в новое явление в авиации.

А теперь поговорим о случае с Федотовым. У нас на фирме была 808-я машина, на которой мы летали на «штопор». И Александр Васильевич, видимо, однажды почувствовал себя чересчур уверенно. Существовал один «злой» режим, попав в который, даже Александр Александрович Щербаков, наш самый известный и знаменитый «штопорист», вынужден был применить противоштопорные ракеты. Затем в подобную ситуацию попал и военный лётчик-испытатель, полковник Норик Казарян, который был «штопористом» в ГНИКИ ВВС.

Федотов, имея мощный авторитет во всех лётных вопросах, в том числе и «штопорных» этим авторитетом часто давил на науку. Тем более что наша «фирменная» наука тоже хотела доказать, что самолёт всё-таки выходит из «штопора». Раньше все испытания на большие углы атаки и «штопор» были прерогативой ЛИИ, но благодаря авторитету нашего шефа эту работу впервые взяла на себя фирма Микояна. Для нас — лётной группы — это было очень важно, так как это существенно расширяло нашу квалификацию. Ведь не секрет, что испытания на большие углы атаки — и особенно на «штопор» — требовали высшей квалификации. И можно сказать, что в эйфории достигнутых успехов, да ещё в такой ответственный момент, Александр Васильевич хотел доказать, что он и здесь лучший, хотя он и так

по этим испытаниям встал вровень с Щербаковым и Гудковым. Во всяком случае, если бы Федотов даже вывел самолёт из того злополучного «штопора», всё равно этот способ нельзя было рекомендовать даже лётчикам-испытателям. И Щербаков, и Казарян, попав в этот режим, сделали всё возможное для выхода из него, при этом их действия были абсолютно грамотными и чёткими. А сама установка на полёт Федотова бросала явно незаслуженную тень на их высокую квалификацию в этом вопросе.

Хотя, откровенно говоря, когда мы собирались в узком кругу — Пётр Максимович Остапенко, Боря Орлов, Алик Фастовец, я, — мы вообще не понимали смысла заходов в такие глубокие «штопорные» дебри. При том, что сам интерес к этой работе у нас был огромен. Мы участвовали в работах высшей квалификации и сложности — «штопорных» режимах. Но с точки зрения рекомендаций и применения таких режимов в строевых частях… Рекомендовать даже лётчику-испытателю эти методы вывода самолёта из «злого» «штопора» было очень тяжело. Надо было, кроме перевода рулей на «нейтраль», совершать ещё определённые манипуляции крылом. С учётом быстрого развития событий сделать это обыкновенному лётчику было практически невозможно, да и не нужно.

С точки зрения исследований это было действительно интересно. Но ситуации, возникшие у двух лётчиков высочайшей квалификации, свидетельствовали о том, что существует такой режим, из которого после определённой раскрутки самолёт не выходит. Так для чего нужен был третий эксперимент? И получилось, как всегда у нас в авиации, — где тонко, там и рвётся. Федотов сказал, что он всё-таки выведет машину из этого «штопора». Начальные колебательные процессы являлись первыми признаками выхода из «штопора», но заметить их было очень сложно. Федотов же утверждал, что по некоторым всплескам колебаний можно заметить начало тенденции выхода из «злого» режима. И если в этот момент, как он говорил, немного «поддёрнуть ручкой» и сделать небольшую динамику, то можно самолёт из «штопора» вывести.

После тех «злых» режимов, в которые попали Александр Щербаков и Норик Казарян, стало очевидно: эксперименты надо прекратить. Тем не менее Толя Белосвет — «лучший компьютер» МАПА, отличавшийся известной бесшабашностью, вместе с Федотовым полёт организовали. (Позже Анатолий Алексеевич, умудрённый опытом, был более осторожен: на словах «запускался» быстро, но что касается испытаний, то он уже не торопился.) Александр Васильевич вогнал машину в этот

«штопор», и все дальнейшие попытки выйти из него ничем не увенчались. После этого Федотов принял решение на применение ракет. Но одна из ракет не сработала, и необходимого эффекта не получилось.

Но надо было знать Федотова. Впрочем, все лётчики нашей фирмы боролись за технику до самого конца. И Александр Васильевич при необходимости катапультирования на четырёх тысячах метрах покинул самолёт у самой земли на высоте всего шестьсот метров. Мы тогда радовались тому, что наш шеф и корифей авиации остался жив. Но сам он очень глубоко переживал результат своей самонадеянности. Думаю, он чувствовал и определённые настроения вокруг этого полёта. Ну, а мы — Остапенко, Орлов, Фастовец и я — тоже переживали, понимая, какой удар этот злополучный полёт нанёс по престижу фирмы.

С точки зрения профессионального мастерства вопросов к Федотову не было. Он рисковал своей жизнью, покинув самолёт на минимально возможной высоте. Более того, он понимал, что вывести самолёт из «штопора» на такой высоте он уже не сможет, но всё же хотел доказать, что первые признаки выхода самолёта из «штопора» всё-таки наметились. И если бы было достаточно высоты, машина из «штопора», безусловно, была бы им выведена.

Хотя, говоря прямо, не только наличие высоты давало возможность для более продолжительного эксперимента по выводу самолёта из «штопора». Менялась и плотность воздуха, а от этого зависит очень многое. В нижних слоях атмосферы самолёт легче выходит из устойчивых режимов. Как говорил иногда Белосвет, если пробурить широкую скважину до центра земли, то на каком-то уровне мы попали бы в такой слой, где самолёт вообще невозможно ввести в «штопор». Ведь само явление «штопора» возникало из-за дисбаланса восстанавливающих и дестабилизирующих моментов, возникающих в полёте. И с увеличением плотности атмосферы восстанавливающие моменты настолько усиливаются, что дестабилизирующих моментов уже не хватает для того, чтобы самолёт ввести в режим «штопора».

Словом, после полёта Федотова у каждого из нас на душе остался горький осадок. Вскоре после этого я встретился в коридоре института с ещё одним корифеем ЛИИ им. Громова, известным «штопористом» Олегом Васильевичем Гудковым. Разговорились и, само собой, затронули тему федотовского полёта.

Они были с Федотовым большими друзьями, но Гудков всё же, как мне казалось, немного завидовал Федотову. У Александра

Васильевича к тому времени была громкая слава, он был Героем Советского Союза, заслуженным лётчиком-испытателем, лауреатом многих премий, обладателем многих мировых рекордов. А в ЛИИ тогда рекордами не занимались — спохватились позже.

Так вот, когда разговор зашёл о печальном полёте Федотова, Гудков с укоризной в голосе заметил:

— Конечно, вы можете летать на такие «штопора» — у вас самолётов много. Это у нас машин мало.

Что ж, он был прав. Понимали это и лётчики фирмы. Да и сам Федотов, повторюсь, переживал случившееся, но виду особенно не показывал. Хотя инженеры и конструкторы затуманили выводы комиссии по расследованию причин аварии, тем не менее нам от этого легче не стало. У каждого из нас было больше претензий не к самому Федотову, а к нашим начальникам, которые должны были ограничивать в определённые моменты и самого шеф-пилота. В определённых случаях, когда лётчик выручает конструкторов из самых невероятных ситуаций, отношение и доверие к нему вырастают до самой высокой степени. И эта степень доверия позволяет ему делать многие вещи с недопустимо высоким риском. И здесь главная задача генерального конструктора, главного конструктора и особенно заместителя главного конструктора по лётным испытаниям — суметь вовремя, несмотря на весь огромный авторитет данного лётчика, опустить шлагбаум перед его не совсем оправданной инициативой. В данном случае руководители КБ этого не сделали.

Я говорю сегодня об этом ещё и потому, что сам впоследствии побывал в шкуре шеф-пилота, нёс это бремя девять последних лет моей небесной жизни. Я сознавал, насколько мне доверяли и главные конструкторы, и генеральные, но понимал и другое: если во мне не будет такого «ограничителя», то однажды это может привести к неприятным последствиям.

23. ПОМПАЖИ МОИ, ПОМПАЖИ…

Одной из серьёзных проблем, связанных с доведением МиГ-23, были помпажи силовой двигательной установки. Двигатель Хачатурова, созданный для «двадцать третьей» машины, к сожалению, не обладал большими запасами устойчивости. Но для того времени силовая установка была достаточно хороша, несмотря на то что сделана она была по технологии третьего поколения. Её следующая модификация позволила довести мощность двигателя до 12,5 тонн, то есть увеличить его тягу на 30 процентов, при этом уменьшив расходы топлива на 10 процентов. Это говорило о высоком качестве модернизации, которую провели наши КБ. Но минусы всё же оставались. Особенно это касалось малого запаса устойчивости, в частности на больших углах атаки. На МиГ-23 были боковые заборники. При определённых углах скольжения возникал срыв потока во входной канал и происходил помпаж воздухозаборника. За ним следовал помпаж двигателя, причём лавинообразный. Температура газов за секунду иногда возрастала от 150 до 250 градусов, и лётчик практически не мог справиться с ситуацией. На этих режимах мы сразу же, не глядя, останавливали двигатель, а потом уже занимались поисками выхода из положения. Много проблем было и со стрельбами.

В конце концов сделали противопомпажную систему, которая называлась СПП и имела два датчика: пульсаций воздушного потока, который срабатывал по перепаду давления, и канала высокой температуры. По этим датчикам СПП ограничивала подачу топлива и, следовательно, обороты и температуру газовой турбины. Иногда эта система выводила самолёт из помпажа, но, как правило, если возмущение было достаточно мощным, двигатель всё равно нужно было останавливать.

Труднее было при работе на малых высотах. Дефицит времени не позволял лётчику останавливать двигатель и запускать его снова. Строевому лётчику сделать это вообще было затруднительно, поскольку работа была нештатной. Ещё одна проблема возникала на сверхзвуке. Запас работы воздушного канала на входе тоже был весьма ограниченным, и при возмущении самолёта как по углу атаки, так и по углу скольжения, не говоря уже о работе РУДом двигателя, сразу возникали пульсации воздушного потока, которые приводили к помпажу заборника, а затем и двигателя. Если на дозвуке помпажи воздухозаборника и двигателя не приводили к криминальным последствиям с точки зрения устойчивости и

управляемости, то на сверхзвуке, на махе более 2,15 и приборной скорости свыше 1250 км/час, срыв воздушного потока приводил к несимметричному помпажу воздухозаборника, что вело к большим углам скольжения. Самолёт попадал в мощное инерционное вращение вокруг своей оси в поперечном канале, с большими углами скольжения.

Надо сказать, что на махе более 2,15 самолёт имел уже пониженные запасы устойчивости, и этих возмущений хватало для того, чтобы машина попадала в область критических скоростей. Когда мы изучали границы устойчивости на большом махе и приборной скорости, то поняли, что нужно делать так называемый запирульник. То есть клапан, который не позволял на определённом махе (в частности, махе 1,7) при любой работе РУДом убирать обороты ниже 97 процентов. Иными словами, двигатель работал всё время на максимальном режиме, независимо от положения РУДа. И во-вторых, мы провели много мероприятий по входному каналу, вплоть до того, что убрали из зоны потока датчики, которые могли влиять на устойчивое протекание воздушного потока на вход двигателя. Иными словами, всё, что могло вызвать турбулизацию и искривление воздушного потока на входе двигателя, мы постарались исключить.

Собирали всё по крохам. После каждого искусственного помпажа силовой установки, без которых мы не могли определить вышеназванные границы устойчивости заборника, мы укрепляли канал и меняли взлётные створки, которые постоянно «вылетали». В связи с этим программа испытаний затянулась, самолёт на сутки и больше выпадал из программы, а в день надо было сделать по два, по три полёта. В результате мы поняли, что сочетание большой приборной скорости и маха не влияет на корректные точки помпажей, поэтому ушли от приборных скоростей и на высотах 14-14,5 тысяч метров проверяли границы работы воздухозаборника на большом махе. Все характеристики работы силовой установки зависели в основном от значения маха. Вскоре мы уже чётко знали границу устойчивости воздухозаборника, хотя первые режимы, которые мы делали, производились без учёта внешних факторов воздействия на поток, и запас устойчивости работы силовой установки был ещё явно маловат. Когда пошли сдаточные полёты серийных машин в Луховицах, при сочетании различных условий и неточной настройки клина воздухозаборника бывали случаи помпажа двигателя. Они, конечно, становились предметом самого тщательного разбора. Мы видели, что, хотя программа доводки воздухозаборника проводилась планомерно, должного запаса

устойчивости заборника не было. И когда начались более масштабные полёты на серийном заводе, то посыпались проблемы с помпажами.

Когда я прилетел в Луховицы для разбора очередного помпажа, то Юра Абрамович — очень авторитетный и один из самых уважаемых лётчиков-испытателей фирмы (пострадавший, кстати, из-за пресловутого «пятого пункта»), делавший свою работу на высочайшем профессиональном уровне, — подошёл ко мне и сказал:

— Что же вы, Валера, недоиспытали самолёт?

Мне было обидно слышать это. Думаю, что Юра был немного не прав. Нельзя было так примитивно и однозначно оценивать ситуацию. Самолёт мы испытали достаточно строго и фундаментально по каналу воздухозаборника и программу отработали ту, которую нужно. Вслед за нами её проверяли военные лётчики, проведя большой цикл испытаний. Дело было не в «сырой» технике. Да, была определённая гонка, этого никто не отрицает, но на характере испытаний она не сказывалась (я имею в виду выходные параметры). Не было такого, чтобы мы не довели до заданных значений параметры машины. Этого нам никто бы не позволил. И в первую очередь военные. Многие проблемы крылись в технологическом и техническом браке, были связаны с отставанием технологии. Самолёт выходил из области своего заданного применения в гораздо больший диапазон. И критерии, которые должны были соответствовать этому, тоже нуждались в корректировке. Возможно, мы провели все испытания шаблонно, но по тем чётким параметрам, которые предписывались нам, по тем наставлениям, которые на тот день существовали в нашей авиации. Только на помпажные характеристики нами было сделано порядка сорока полётов, и в каждом из них мы получали две-три конкретные, достоверные точки по помпажу. Они делались довольно добротно и солидно. Так что я категорически не согласен с тем, что мы недоиспытали самолёт. Просто в это время техника уже шагнула вперёд, а мы подходили к ней ещё с теми же мерками, что и к МиГ-21, Су-9, Су-11. Здесь же был скачок, и очень приличный, по маху. МиГ-25 вообще летал до скорости 3000 км/час, но у него были другие воздухозаборники, с большими запасами по устойчивости. Кроме того, МиГ-25 шёл на такой скорости всё-таки в крейсерском режиме, был ограничен как тяжёлый самолёт в маневренности и был предназначен совсем для других целей.

Но вернёмся к случаю в Луховицах. Позже нечто подобное произошло ещё с одним военным лётчиком. Самолёт получил энергичное вращение, и лётчик долго не мог из него выйти.

Вращение и в первом, и во втором случае прекратилось только уже на высотах 7-8 и 5 км соответственно. Мы кропотливо изучили эти случаи и поняли, что самолёты попадали в инерционное взаимодействие. И нам снова пришлось летать на этот режим.

Инерционное взаимодействие было очень мощным. Угловая скорость доходила до 300 градусов в секунду (т. е. самолёт делал один оборот в секунду). А с учётом нарастания перегрузки такой режим был чрезвычайно опасным и для самолёта, и для лётчика, тем более для строевого лётчика. Мы повторили все эти режимы, заново сняли все основные точки, предпомпажные характеристики уже с учётом возможных отклонений от программы, которая была на серийном самолёте, убрали датчики, возбуждавшие воздушные потоки, о которых я уже говорил (они вызывали сильные искривления потоков). В результате мы нарывались на неустойчивую работу силовой установки. Но вот вызвать инерционное взаимодействие мы никак не могли. Что только мы ни делали, как только ни провоцировали самолёт работой ручки газа — ничего не получалось. После многих полётов мы наконец попали несколько раз на инерционное взаимодействие на самом предельном махе 2,35. Его «поймали» Федотов и Остапенко. Один случай произошёл и у меня. Но всё это происходило как-то эпизодически. Такого мощного вращения, что было в Луховицах у Игоря Ноздрачёва и во Владимировке у Володи Кондаурова, у нас не возникало. Помню, как Федотов очень переживал, что мы никак не могли попасть на этот режим. Мы долго сидели, совещались, искали причину. И первое, что нам пришло на ум, — искусственно раздвинуть фитиль. Раньше при малейшем признаке помпажа мы сразу же переводили двигатель на «стоп» и ликвидировали в зародыше малейший очаг напряжения. А что, если дать возможность развиться ему более бурно? Да, мы понимали, что могли потерять двигатель, но чтобы проверить свою гипотезу, мы пошли на осознанный риск и начали проверять самолёт до конца.

Режимы сразу же пошли более бурные. Но всё равно это были не те помпажи. И тогда пришла ещё одна догадка. Дело в том, что, уходя от большого скоростного напора в 1350 км/час в область меньших напоров с подъёмом на высоту (в Луховицах была точка 12600 м при махе 2,35), мы получали тот же мах на меньшей приборной скорости, но на высотах 14-14,5 тысяч метров, чтобы уйти от факторов конструкционных поломок, трещин в воздухозаборнике. Иными словами, мы постепенно снижали приборную скорость. И как только мы подошли к сочетанию: скорость больше 1250 км/час (а желательно 1300) и

мах порядка 2,2 — тут же начали влетать во вращение.

Стало понятно, как луховицкий лётчик влетел в этот режим. Они эту точку задавали на высоте 12600 м. Как только мы стали опускаться вниз, сочетание именно такой приборной скорости, при которой возникали наибольшие перегрузки от помпажа и большие боковые перегрузки, и больших инерционных моментов с определённым махом и давало искомое инерционное взаимодействие.

Вспоминаю, как мы летали на машине под номером 1020. Она была даже некрашеной. На ней работали и Александр Васильевич, и Боря Орлов, и Пётр Максимович, и Алик Фастовец, и я. Потом Орлов с Остапенко уехали, а мы с Аликом ещё очень долго сидели на этой программе. Один лишь я совершил на ней около двадцати полётов и практически в каждом втором полёте попадал в инерционное взаимодействие. Был собран богатейший материал и подобрана соответствующая методика. Картина выглядела следующим образом.

Как только появлялся помпаж, тут же возникало энергичное скольжение. После этого начиналось вращение, сопровождавшееся повышением перегрузки. Самолёт входил в резкое вращение с угловой скоростью 150–300 градусов в секунду, и перегрузка с полутора единиц постепенно возрастала до 4, а иногда и 5 единиц. Машина всё более раскручивалась и на этой бешеной скорости неслась вниз.

Что в этом случае должен был делать лётчик? Первое его действие — надо было взять ручку на себя, несмотря на возраставшую при этом перегрузку. В противном случае отдача ручки приводила к ещё большему вращению. Затем необходимо было выпустить тормозные щитки и уйти в область меньших махов (я уже не говорю о том, что было необходимо сразу же остановить двигатель, спасаемый таким образом от разрушения). И по мере гашения скорости ты должен был плавно передвинуть крыло в сторону 45 градусов. Все эти действия позволяли уйти из области инерционного взаимодействия.

Впоследствии мы останавливали инерционное взаимодействие при очень больших скоростях. Но стоило ручку хоть чуть-чуть отпустить в сторону «нейтрали», как тут же вращение начиналось снова. Когда мах становился меньше 2,15, мы практически всегда чётко выходили из вращения. Единственно, если вращение заканчивалось до маха 1,7, самолёт совершал так называемые качели — переброс из одного крена в другой с амплитудой в 60–70 градусов.

Я привожу лишь некоторые, но характерные детали испытаний МиГ-23. Скажу также, что это была одна из самых

острых, но интересных программ для этого типа машин. «Первую скрипку» в ней сыграл Александр Васильевич Федотов, он первым проходил эти режимы. Остапенко, Орлов, Фастовец и я тоже работали очень много. В конце концов становилось даже интересно — как поведёт себя инерционное взаимодействие на этот раз? Занятие было очень рискованным. Но тем не менее каждый раз мы внимательно обрабатывали эти режимы и смотрели, как они возникают.

Испытания заканчивались ещё более строгой программой, в которой использовались более чувствительные датчики. Она была построена с учётом угла атаки. В ней мы испытывали поведение самолёта при взятии ручки на себя и её отдаче, его реакцию на скольжение. Мы уходили от программы в ту или иную сторону, чтобы обеспечить больший запас устойчивости при движении ручкой с учётом увеличения угла атаки и угла скольжения. Так начиналась и так закончилась программа испытаний МиГ-23 на помпаж.

24. НЕБО И ПРОВИДЕНИЕ

Я хочу снова вернуться к вопросу о везении, без которого, как говорится, в авиации делать нечего. Иногда оно казалось делом случая, фарта, удачного стечения невероятных обстоятельств. Но когда это самое везение сопровождает тебя всю твою небесную жизнь?!

Дело было в феврале. Надо было перегнать МиГ-27 из Владимировки в Жуковский. Погода была относительно сложной. Нижний край облаков пролегал где-то на высоте 200–250 метров от земли, видимость тоже колебалась в пределах 2–3 километров. Сплошной циклонический фронт стоял до самой Москвы. Да и вся европейская территория тогда ещё СССР была покрыта плотной, сплошной облачностью до высот 8–9 километров. Такое бывает нечасто. И мне, что называется, повезло.

Сам перегон предстоял достаточно ординарный. Подготовка к нему велась тщательно. В заданное время я взлетел с аэродрома в Ахтубинске. Топлива на «двадцать седьмом» достаточно много, и ничего не предвещало обострения ситуации.

Но когда я после набора высоты прошёл Волгоград и вышел на заданный эшелон (по-моему, это было 11 км), лампы на табло, показывающие состояние технических систем самолёта, начали вдруг тускнеть. Впрочем, через какое-то время они вновь загорелись нормально. Я проверил и напряжение, и другие электрические параметры. Всё вроде бы работало штатно. Но затем двигатель начал потихоньку «урчать». Это «урчание» связано с низкочастотной тряской стенок воздухозаборника в связи с приближением к границе его устойчивости. И хотя запас у него был достаточным, данное «урчание» не могло меня не насторожить. Поэтому я усилил контроль за работой силовой установки.

Время шло, и «урчание» становилось громче. Одновременно увеличилась частота «промаргивания» и временного понижения яркости ламп. Я стал ещё внимательнее прислушиваться к работе двигателя. «Урчание» нарастало. Спустя некоторое время я понял, что оно в самом деле исходит не от самого двигателя: «урчит» где-то в районе силовой установки, но в тембре этого звука явно слышались механические нотки. Я включил своё внимание «на полную катушку».

Между тем начались небольшие колебания оборотов турбины. Я тут же на пару процентов убрал обороты (к тому моменту двигатель работал на 90 процентов мощности), и сразу всё прекратилось. Добавляю обороты — «урчание» усиливается и

начинает идти заметная раскачка вала. Опять сбавляю газ — всё быстро прекращается. Когда я снизил обороты до 85 процентов, то понял, что дальше убирать их будет тяжело — придётся снижаться. Что-то в электрической схеме машины было неладно. Возможно, барахлил привод самолётных агрегатов, а точнее, привод генератора переменного тока.

Тем временем звуковые колебания стали расти. В них появился зловещий металлический оттенок. Кроме того, я обнаружил колебания стрелки вольтметра, что было уже совсем непонятно, ведь отказа генератора постоянного тока не было. Но вольтметр показывал начало разрядки аккумуляторов. Стрелка прыгала влево, через некоторое время возвращалась в нормальное состояние, затем опять отклонялась влево. Налицо была явная нестабильность в работе системы энергоснабжения. Поскольку дело касалось ещё и устойчивости силовой установки, ситуация стала совсем нездоровой.

Я уже прошёл Михайловское и был на подходе к Борисоглебску. Но запаса для горизонтального полёта практически не оставалось. Вызываю Борисоглебск на предмет возможности экстренной посадки. Мне ответили, что «точка» свободна, но полётов нет. Аэродром планировался как запасной ещё до моего вылета. Конечно, я об этом знал.

А ситуация из безмятежной на глазах превращалась в напряжённую. Обороты упали до 81 процента. Я начал плавно снижаться. И каждые полторы-две минуты мне приходилось снова снижать мощность турбины.

И тут на меня словно снизошло Провидение. Над всей Россией громоздилась десятибалльная облачность до высот 8-9 км, а над Борисоглебском зияла небольшая светлая «дырочка» радиусом около десяти километров, «окошко» двадцатикилометровой ширины. Именно над самим аэродромом. Я сообщил, что срочно снижаюсь для выполнения экстренной посадки. Руководитель полётов ответил мне, что локаторы у них не включены, но посадочные системы в порядке.

По ходу снижения мне приходилось всё чаще убирать обороты. Малейшее движение в сторону увеличения — и гул двигателя резко возрастал, стрелки приборов начинали лихорадочно колебаться, а механический звук стал уже постоянным. Поневоле постепенно я перевёл турбину на «малый газ» и садился уже в режиме отказавшего двигателя. Руководитель полётов очень удивлялся, почему я заходил на полосу с такой большой высоты. Я доложил о нештатной работе силовой установки. В отличие от других военных, он не стал меня загружать ненужной информацией и вопросами. Может быть, по

моему голосу или ввиду общей обстановки он уловил суть происходящего и дал мне спокойно сесть.

Я удачно сел, зарулил на РД и там решил всё-таки попробовать двигатель. И только стал увеличивать обороты, как тут же раздался сильный хлопок. Я мгновенно поставил двигатель на «стоп». Стало понятно, что силовая установка действительно работала на своём пределе. Потом выяснилось, что отказал как раз привод генератора переменного тока, он вошёл в зацепление с корпусом, а потом просто разрушился. И своими остатками нарушал устойчивую работу силовой установки.

За мной прилетел транспортный самолёт. Я улетел. Позже ремонтная бригада из Жуковского заменила привод генератора, ещё несколько агрегатов, затем «отгоняла» двигатель, и кто-то из лётчиков перегнал самолёт домой.

Подобный случай произошёл у нас впервые. Ничего подобного до этого не было. И помогли тогда мне, во-первых, постоянная заряжённость на острую ситуацию, а во-вторых — просто фантастическое везение с точки зрения погоды, в чём явно проявилась милость Всевышнего. Ни до ни после я больше никогда ничего подобного не видел: чтобы вся территория была покрыта облаками — и вдруг в нужном месте и в нужное время открылось спасительное окошко. Мне очень часто везло, но такого ещё не было. Этот случай оставил очень сильную зарубку в моей памяти.

Ещё один неординарный случай был связан с испытаниями МиГ-27К — «Кайра», комплекса авиационного высокоточного оружия. Эта полномасштабная работа, как правило, заканчивалась реальными стрельбами, или, как мы их называем, реальными боевыми работами. Что это такое?

Если, допустим, мы проходили отработку алгоритмов работы по наземным целям ракетами класса «воздух — земля» — штабам, складам, железобетонным укрытиям, бункерам, ангарам, РЛС, — то пускали по этим целям ракеты. Если это касалось управляемых «телевизионных» бомб, то, соответственно, мы отрабатывали сбросы бомб с телевизионной системой наведения. Если шла отработка алгоритмов сброса бомб лазерных, мы осуществляли их пуски. Естественно, работа проводилась сначала с инертными зарядами (вместо боевой части стоял её весовой эквивалент), а в конце и в полной боевой выкладке.

И вот на финише всей программы по «Кайре» мы производили первый полёт с ракетой Х-29 в её боевом варианте. Эта ракета была рассчитана на поражение фронтового штаба и представляла собой очень мощное оружие. Она шла к цели по траектории, нисходящей близко к земле, разгонялась до большой

скорости, затем делала вертикальную «горку» над целью и, переворачиваясь в верхней точке, падала вертикально, под 90 градусов, на объект поражения. Ракета кроме всего прочего обладала большой разрушительной силой для пробития многослойных железобетонных перекрытий объектов управления, связи, складов боеприпасов и т.д. После прохождения защитного слоя она взрывалась внутри объекта, уничтожая технику и всё живое.

Такой пуск мне и предстоял. Нельзя сказать, что метеоусловия полёта были идеальными, но плохими их тоже не назовёшь. Кроме того, пуска все ждали, ибо он был венцом всей программы. И я вылетел на первом экземпляре МиГ-27К. Мне, правда, хотелось, чтобы эту работу делал Александр Саввич Бежевец — начальник управления, генерал, потому что она была более нужна ему, нежели мне, человеку гражданскому. Я вообще был сторонником того, чтобы такие «звонкие» работы в основном делали военные. Потому что эти полёты мало чем отличаются от тех, которые мы отрабатывали в преддверии реальных пусков. А сама по себе боевая работа, вроде бы ничем не отличаясь от этих отработочных полётов, тем не менее — событие эпохальное. Это пуск боевой ракеты. Это поражение реального объекта. Происходит комплексное испытание и самой ракеты, и её боевой части, программ алгоритмов управления, в том числе и правильности самой идеологии изделия — например, правильно ли выбрана сама модель ракеты для пробития многослойных укрытий. То есть подытоживается весь комплекс вопросов. И для военных лётчиков, конечно, участие в программе, особенно на её завершающем этапе, выглядело более заманчиво. Думаю, надо стремиться к тому, чтобы наиболее значимые, эпохальные работы завершали именно военные. Мы ведь делаем эту технику именно для них. А наш долг — «лопатить» всю черновую работу и подводить испытания к положительному итогу.

Но так получилось, что этот полёт пришлось выполнять мне, потому что многие системы ещё работали нештатно, полный механизм взаимодействия всех систем был ещё не отработан до конца. Словом, я полетел. В полёте произошёл очередной сбой системы наведения, и я выполнил вместо двух-трёх заходов все шесть. Когда она начала функционировать нормально, я доложил о том, что приступаю к боевому пуску.

Надо сказать, что мы делали до этого по 12-14 контрольных заходов за полёт, благо запас топлива на МиГ-27 это позволял, и набрали хороший статистический материал.

И вот я уже выхожу на боевой курс. Всё чётко: марка на цели, КЗА включена, пора нажимать боевую кнопку. Нажимаю боевую

кнопку, идёт пищалка системы единого и точного времени и пуска никакого нет. Во-первых, пуск сразу чувствуется по отделению катапультируемого старта ракеты, затем — по самому пуску ракеты, когда она выныривает у тебя из-под носа метрах в двадцати ниже и с сильным шлейфом уходит. Иногда, правда, идёт по такой траектории, что и не увидишь. Но это бывает крайне редко, тем более на малых высотах всегда видно, как ракета взмывает вверх. А тут что-то было не то.

Я посмотрел в зеркало и увидел, что ракета как ни в чём не бывало висит на своём месте. Доложил о несходе ракеты и стал предпринимать положенные в таких случаях действия. А действия какие? Надо все системы, связанные с боевым пуском, привести в исходное состояние, и в зависимости от результата блицанализа телеметрических данных на земле принимают решение о повторном боевом пуске. По материалам записывающей аппаратуры, которые передаются на землю в режиме реального времени, сразу же оценивается обстановка, чем и удобна телеметрия.

Но только я приготовился возобновить диалог с землёй, как вдруг руководство полётами сообщило, что подо мной горит изделие. Это резко меняло дело. Я смотрю на ракету в зеркало. Огня вроде бы не видно. Но то, что находится за концевой частью, не видно даже в зеркала. Поэтому снова запрашиваю руководителя полётов. Он подтверждает, что горит именно подо мной, и горит изделие.

Тут же поступает команда действовать по своему усмотрению. Усмотрение одно — срочно избавиться от опасного груза. Но я тем не менее прошу руководителя полётов попросить специалистов, которые ведут меня по теодолитам (ракета, как и самолёт, от начала старта и до самой цели ведётся с помощью оптических средств наблюдения), осмотреть ракету визуально. Они тоже подтвердили, что изделие горит.

Тут уж, как говорится, беседовать стало не с кем и некогда. Я отвернул в свободную зону и снова произвёл пуск. Не получается. Тогда нажал кнопку аварийного сброса. Тоже не получилось. Ввожу аварийный пуск. Ничего. Изделие находится под бортом. Я произвёл ещё несколько манипуляций одновременно с перегрузкой, но и они не дали никакого эффекта.

Ситуация была не из приятных. Я вдруг кожей почувствовал, что подо мной находится мощная ракета, способная разнести целый городской квартал. И если её с лихвой хватает на хорошо защищённый штаб фронта, то на мой незащищённый самолёт хватит вполне и одного маленького осколка. На земле все затихли и попросили сообщить, какими будут мои дальнейшие

действия. После неоднократных попыток аварийного сброса и аварийного пуска я понял, что надо уже «подгребать» домой и действовать там по ситуации, которая продолжала усугубляться. Всей информацией я не владел. И, откровенно говоря, надеялся только на одно — на то, что с земли могли спутать трассёр, который горит, обозначая след ракеты яркими периодическими выхлопами, с пожаром самой ракеты. У меня теплилась надежда, что заработал именно этот трассёр, с помощью которого теодолисты могли лучше держать ракету в поле своего зрения, что именно трассёр неотделившейся ракеты выпускает огненные отметки для операторов слежения за изделием. И это воспринимается ими как пожар.

Я не знал, насколько моя догадка верна, но я надеялся на это и, конечно, на везение. Что меня ещё обескуражило, так это то, что трассёр горит 15–20 секунд, а я получил подтверждение о пожаре после своего второго запроса где-то через три-четыре минуты. Но тем не менее я принял решение с этим боевым изделием идти на аэродром. Запросил посадку с таким расчётом, чтобы при определённых обстоятельствах, о которых не хотелось думать, причинить минимум вреда. Время до посадки тянулось невыносимо долго, и тишина в эфире стояла поистине гробовая. Совершив посадку, сразу зарулил в дальний «карман», подальше от других самолётов, и поставил машину носом в степь.

Надо сказать, во Владимировке в отношении аварийных посадок дело поставлено хорошо. И если происходит какая-либо нештатная ситуация, особенно на самолётах с бомбами или ракетами, и лётчик принял решение садиться, ему в любом случае предоставляют полосу и отводят дальний «карман» для осмотра изделия во избежание лишних потерь.

В эфире царили тишь да гладь, но все были как натянутая струна. Я открыл «фонарь» и плавненько вывалился из машины. Осмотрел ракету. Она была вроде бы в нормальном состоянии. Подъехали специалисты и выяснили, что на самом деле горел трассёр. Мы все вздохнули полной грудью. Но где-то минут двенадцать от начала пуска до посадки нервы у всех были на пределе.

Ну а виною излишней нервотрёпки, как всегда, стала наша русская безалаберность. Обычно делается два-три контрольных захода, а потом выполняется сама боевая работа. Здесь я сделал шесть контрольных заходов, и старший лейтенант, дежуривший на теодолитном посту, понял так, что это обыкновенный отработочный полёт, репетиция перед боевой работой. Тем более он спросил меня по радио где-то после второго захода:

— Вы будете делать боевой заход?

— Нет, сейчас не буду, — ответил я и сделал ещё один контрольный заход, потом ещё…

И он понял, что контрольных заходов будет, как обычно, много, и решил сходить на обед. А свой пост доверил сержанту срочной службы. И если лейтенант мог отличить вспышку трассёра от пламени пожара, то молодой сержант, как только увидел всплеск огня под самолётом, сразу поднял панику. Когда же я перепроверял эту информацию, попросив дать квитанцию о пожаре, этот сержант перепутал уже прошедшее время с настоящим и снова сказал, что горит, имея в виду, что на тот период, когда он передавал информацию, действительно горело.

Я вспоминаю в связи с этим довольно анекдотичный случай, который мне рассказал Николай Иванович Москвителев, бывший командующий авиацией ПВО. Дело было в полёте, когда мы летели разбираться в причинах очередной катастрофы. И Николай Иванович говорит мне:

— Представляешь, а у нас ещё потеря. Сразу два самолёта.

— А что такое?

— Да вот, у одного лётчика сработала сигнализация «Пожар», и он доложил в эфир: «Пожар! Катапультируюсь!» А на параллельном самолёте летел на спарке в задней кабине и дремал лётчик-инструктор по фамилии Кожар. И когда он услышал: «Пожар! Пожар! Катапультируюсь!», тут же, не разобрав слов, отработал команду и привёл в действие катапульту. В результате мы потеряли один самолёт, на котором в самом деле был пожар, и второй, который инспектировал «бдительный» инструктор по фамилии Кожар.

Подобная ситуация могла произойти и у нас. Но, к счастью, всё закончилось хорошо. Все были рады, поскольку самолёт существовал практически в единственном экземпляре, и если бы мы его потеряли, то, во-первых, отбросили бы испытания назад на неопределённое время, и во-вторых, вообще неприятно было завершать программу испытаний таким ляпом.

Это лишний пример того, что каждый на своём посту — от слесаря и механика до инженера, лётчика, руководителя полётов, группы регистрации полётных параметров, словом, от солдата до полковника — всегда должен быть заряжён на строгое выполнение поставленной задачи. И если хотя бы в одном звене случится прокол, то может произойти непоправимое. Если бы в данном случае на теодолитном посту был бы на месте старший лейтенант — начальник поста, то проблем никаких бы не было. Имея большой опыт, он бы быстро понял, что к чему. И зная, что трассёр горит не более двадцати секунд, передал бы точные данные о ракете. А в результате мы могли потерять единственный

экземпляр опытной машины и очень важную тему для нашей обороны.

25. ГЛАВНЫЙ ЭКЗАМЕН

Мне хорошо запомнился один случай. В то время, когда я уже немного окреп на фирме, как раз начались испытания на большие углы атаки. И здесь авторитет Александра Васильевича Федотова проявился во всей силе. Обычно испытания на большие углы атаки и «штопор» проводил ЛИИ, это было их «фирменное блюдо». «Готовить» его доверяли двум ведущим лётчикам — Александру Александровичу Щербакову и Олегу Васильевичу Гудкову. Постепенно к этим испытаниям подходил и Игорь Петрович Волк. Щербаков был лётчиком более старшего поколения, Гудков был однокашником Федотова и Остапенко. Они дружили.

Как я уже говорил, Федотов использовал весь свой авторитет, чтобы испытание на «штопор» доверили лётчикам нашей фирмы, и в первую очередь ему. Испытания МиГ-23 на «штопор» были очень сложными, потому что самолёт выходил из плоского «штопора» с большим запаздыванием, он вращался с большими отрицательными продольными перегрузками. Это свидетельствовало о том, что у самолёта была большая угловая скорость — он как бы крутился на блюдце. Положение ухудшалось тем, что как только самолёт выходил на углы сваливания, воздушный поток на входе двигателя срывался.

Чтобы в такой ситуации избежать перегрева двигателя (а температура на помпирующем двигателе росла от 120 до 200 градусов в секунду), лётчик должен был остановить двигатель практически молниеносно.

Сделать это было очень сложно — на каждом упоре рычага управления двигателем стояла своя защёлка. Таких упоров на РУДе было четыре — упоры форсажа (минимальный и полный), упоры полётного «малого газа» и «малого газа», и все они были связаны с режимами двигателя. Кроме того, ещё одну защёлку нужно было снять, чтобы поставить РУД с «малого газа» на «стоп», и последнюю — для прохождения всех упоров. Из-за этих защёлок мы называли РУД «баяном». А теперь представьте, сколько действий должен был предпринять лётчик для быстрой остановки двигателя. С «полного форсажа» ему необходимо было пройти три упора одной защёлкой, и ещё один упор — другой. Впоследствии количество упоров уменьшили, некоторые сделали проходными, но тем не менее неудобства, хоть и меньшие, всё равно остались. Но с ними приходилось мириться, поскольку двигатели, применяемые на истребителях, работают в крайне тяжёлых условиях. Если сравнивать их с двигателями на гражданских

самолётах, то диапазон их работы по скорости в 2–4 раза больше, а по перегрузкам — в 5–6 раз. И столь сложная конструкция упоров и защёлок была необходима для того, чтобы летать на скорости от 0 до 2500–3000 км/час с перегрузками от –3 до 9.

Мы долго усовершенствовали эту защёлку исходя из этих особенностей и сделали таким образом, что, снимая защёлку форсажа, можно было двигатель убрать до «малого газа». Ну а на «малом газе» нужно было включить другую защёлку перехватом руки и поставить двигатель на «стоп». Всё это нужно было проделать очень быстро, максимум за секунду. Потом мы наловчились останавливать двигатель и за 0,1 и за 0,2 секунды, то есть практически мгновенно. Так что испытания были очень серьёзные. И если остановка двигателя всегда считается чрезвычайным происшествием, то мы на МиГ-23 к этому привыкли, как привыкли и к тому, что он надёжно запускается.

Так вот, Федотов всё-таки добился, чтобы мы проводили испытания сами. Для «фирменного» лётчика главное — поднять опытную машину, провести первые лётные испытания и пройти практически все крайние углы по зоне областей возможных полётов, проводя испытания всех систем самолёта в этих областях. Затем шли испытания боевого комплекса, к ним на полную катушку подключались военные лётчики-испытатели. Они параллельно с нами перепроверяли работу и некоторых других систем, а также проводили свои. Лётчики ЛИИ, как правило, тоже принимали в этом участие и в основном повторяли эти режимы. Иногда они делали специальные программы, более углублённые, но порой неоправданно раздутые. Мы же программу делали плотной и насыщенной. Это не значит, что мы не доиспытывали самолёт, мы старались делать гораздо больше режимов в одном полёте. Естественно, лётчик фирмы был более заинтересован в быстрейшем выходе этого самолёта по лётным испытаниям.

Федотов благодаря своему мастерству быстро овладел удивительной и очень сложной спецификой испытания самолётов на «штопор». И от собственных успехов у него возникла некая эйфория, «стали сниматься ограничители», если пользоваться его собственным выражением. Хотя самолёт очень тяжело выходил из «штопора», Федотов не считал машину безнадёжной в этом отношении. И предложил провести эксперимент: посадить неопытного лётчика и, заранее его не подготавливая, попробовать прямо в полёте на нём отработать все эти режимы. Выбор пал на меня.

Я был самым молодым не только на фирме, но и во всей авиационной промышленности. Мне было тогда 27 лет, а я уже два года отработал на лётных испытаниях, да ещё на такой

фирме. Но в вопросах больших углов атаки я был, конечно, не сведущ. Впрочем, если сравнить мой опыт с опытом других лётчиков-испытателей, то многие из них вообще забыли, когда они летали на «штопор». Я же кое-что помнил, потому что, работая в училище инструктором, часто летал на Л-29 на «штопор» вместе с курсантами для ознакомления их с этим режимом. Хотя далеко не все лётчики-испытатели, прошедшие школу инструкторской работы, имели такую возможность, так как на МиГ-21, Су-9 и Су-7 (а они были в училищах и строевых частях) «штопор» был запрещён.

Мне неожиданно поставили задачу: нужно выполнить семь режимов на «штопор» — простые, крутые и три «штопора» очень плоских. Выводить самолёт было, как я уже говорил, достаточно сложно, потому что когда машина выходит из «штопора», в этот момент необходимо ручку и ногу поставить в «нейтраль». Причём на МиГ-23 это должно чётко выполняться. Если ты в этот момент переотдашь ручку, то самолёт снова может попасть в «штопорное» движение или в перевёрнутый «штопор». А если ты задержишь ногу, а ручку отдашь чуть-чуть с запаздыванием, то перейдёшь в другой «штопор», причём, как правило, в плоский, только уже другого вращения, противоположного. И эта особенность предъявляла к пилоту определённые требования.

Я совершил этот полёт и всё чётко выполнил. Федотов был безумно рад. Во-первых, подтвердилось его мнение, что и простой лётчик может вывести самолёт из таких сложных режимов, во-вторых, он был доволен тем, что это сделал его ученик, в-третьих, для него было важно, что именно он был инструктором на этом эксперименте. Правда, корректность эксперимента стоит обсудить особо. Я был, конечно, не самым опытным лётчиком-испытателем, но мой уровень был, несомненно, выше уровня строевого лётчика средней квалификации. Кроме того, около трёх с половиной лет я летал довольно-таки много на «штопор» со своими курсантами. Этих «штопоров» в день мы делали чуть ли не по сотне. С одним курсантом было положено делать 4-5 «штопоров», мы делали и по 10, и по 15. Нам было интересно, а топлива на Л-29 тратилось мало. Самым же некорректным было то, что специальное выполнение «штопора» и умение быстро вывести самолёт, если он сорвался в «штопор» непреднамеренно — две разные вещи. Чтобы не дать самолёту сорваться в «штопор», а если это произошло, вовремя принять все действия к его быстрейшему выводу, лётчик должен был обладать хотя бы такой же квалификацией, как моя.

И вот когда я слетал, Федотов мне сказал:

— Валера, ты будешь «штопористом», это я гарантирую, я сделаю программу ввода самолёта на «штопор», и ты будешь на

него летать!

Он загорелся этой идеей. Поначалу я не обратил особого внимания на один деликатный момент. Сообразил позже: и Боре Орлову, и Алику Фастовцу было неприятно, что более молодой их коллега допускается сразу до святая святых, тем более что у нас на фирме только-только начали летать на «штопор» Федотов и Остапенко. Я даже не обратил внимания на грусть в их глазах. Но и у Петра Максимовича глаза тоже были грустными, потому что, видимо, он понимал все те причины, о которых я говорил выше.

Действительно, Федотов приготовил программу ввода на «штопор», я её отлетал, и меня допустили до «штопорных» работ. Никто этому не мог поверить, даже в ЛИИ удивлялись, что я начал летать на большие углы атаки. И вот тут произошёл первый конфликт. Мы доработали систему автоматического управления, которая позволяла летать на самолёте до углов порядка 35–37 градусов — до этого самолёт без САУ срывался на углах 28–30 градусов, т.е. мы улучшили показатели на 20 процентов. Но самолёт нужно было ограничивать. Было несколько путей решения проблемы предупреждения сваливания самолёта. Во-первых, необходимо было оставить сигнализацию, предупреждающую о выходе на опасный режим, сделав её более броской. Во-вторых, поставить систему улучшения устойчивости и управляемости. В-третьих, поставить ограничитель отклонения ручки, так называемый толкатель, который препятствовал выходу на опасные углы. Он вмешивался в управление и отталкивал ручку управления, когда самолёт достигал предельного угла атаки, который был определён в 26 градусов. Этот путь был самым надёжным.

Остапенко не нравилась эта система активного ограничения угла атаки — в том смысле, что она вмешивалась в управление чересчур жёстко и не позволяла комфортно пилотировать вблизи ограничителя. То есть идея активного ограничения угла атаки была им принята однозначно, а вот её реализация его не устраивала. Хотя, по правде говоря, на том уровне техники это было максимум того, что можно было сделать, и большинство лётчиков понимали, что именно такая система может ограничить самолёт от запредельного угла атаки. Естественно, если вы давали ручку в поперечном канале, то и эта система не выдерживала. Но делать её надо было обязательно вкупе с САУ, которая давала возможность пилотировать самолёт до углов порядка 35 градусов. Иными словами, нужно было внедрять обе системы одновременно.

Но внедрение обеих систем требовало больших материальных затрат, поэтому для их сокращения Федотов пробовал обойтись

одной из них. Вопрос — какой? Конструкторы выступали за отказ от толкателя, который вмешивался в систему управления и повышал возможность отказов в ней, тем более в системе главного управления в продольном канале. Возможно, они были по-своему правы.

Но Федотов был категорически за отказ от САУ. В связи с этим у него с Остапенко произошла небольшая размолвка из-за разности взглядов на безопасность и комфортность пилотирования. Не доверять мнению Петра Максимовича оснований не было — таких пилотов, как он, я за последние тридцать лет не встречал. Он был, без преувеличения, выдающимся лётчиком-испытателем и всегда пилотировал на пределе возможного.

Я летал вместе с ним на воздушный бой — Федотов был на МиГ-23, а мы на МиГ-21. Остапенко пилотировал МиГ-21 на углах порядка 38-40 градусов, хотя допустимые углы атаки на нём были всего 26 градусов. И это надо было видеть! Вся система автоматического управления, все алгоритмы, которые мы закладывали в систему, улучшали устойчивость самолёта на 10–15 процентов, максимум на 25. Остапенко же за счёт своего уникального чувства летательного аппарата мог увеличить её на 35–40 процентов. У него было просто фантастическое чутьё машины!

Так вот, Пётр Максимович был категорически против того, чтобы оставить на самолёте только толкатель. И в этом вопросе они с Федотовым разошлись. Тогда Федотов сказал мне.

— Ты должен полететь на самолёте, на котором будет стоять только толкатель. Ты должен провести режимы, и твоя оценка будет очень многое значить.

Я решил посмотреть предыдущие режимы, но мне запретили это делать. Я начинал понимать, во что ввязываюсь.

Нужно было выполнить несколько режимов и не допустить самолёт до сваливания. В то же время мне было ясно, что фактически режимы давались на ошибки при маневрировании. Если, допустим, выполняя режим «спирали», довести самолёт до сваливания и не допустить его попадания в «штопор» — это одно. Полёт же делался на ошибки лётного состава при пилотировании на крайних режимах. Естественно, мой полёт будет служить примером, и строевым лётчикам будут указывать: при такой-то ошибке пилот справился с ситуацией, значит, и вы это сможете сделать. Но уже в самой постановке задач эксперимент был некорректен, и я это видел.

Меня явно вмешивали в политику взаимоотношений на фирме. Рано или поздно это должно было произойти. Я уже знал,

что военные лётчики довольно отрицательно относились к идее отказа от САУ; хотя и среди них не было единого мнения. Но нам на фирме была важна собственная позиция. И поскольку её лидер дал свою оценку, работа строилась в соответствии с ней. Будешь возражать — уйдёшь из фаворитов. Вопрос ставился именно так.

И тут я перешёл свой первый Рубикон. Я подошёл к Петру Максимовичу и спросил:

— Как мне быть?

— Валера, я не хочу тебе ничего говорить, делай, как сам считаешь нужным.

Он не стал навязывать мне своё мнение, принципиально не хотел давать советы, так как видел, что моя карьера продвигается довольно успешно — кстати, во многом благодаря ему. Он мне симпатизировал и очень много помогал. Про меня и говорить нечего — я смотрел на него как на Бога. А тут вопрос стоял так: либо я должен поступиться совестью и сделать эти режимы во что бы то ни стало и тогда я буду в фаворе у Федотова до самого конца (или до очередного конфликта). И если даже что-то случится, я всё равно останусь за его спиной — в конце концов, не я принимал решение. Либо надо обозначить свою позицию и пойти на конфликт с лидером. В таких раздумьях я долго сидел и уже сам себе был не рад. Видимо, в то время я ещё не созрел для больших политических решений, но и на сделку с совестью не мог пойти ни при каких обстоятельствах.

Со мной ещё поговорил Щеблыкин. Он не стал объяснять, как я должен поступить, он просто обрисовал критическую ситуацию и коротко посоветовал:

— Лети и думай.

В общем, как-то двояко поговорил, что посеяло во мне ещё больше сомнений. А когда я одевался, чтобы полететь, Федотов сказал мне:

— Если ты сорвёшься, полёт будет оценён на «двойку».

Вот такое напутствие. И я решил, что определюсь окончательно во время полёта, там всё будет видно. Я поставил себя на место среднего строевого лётчика и решил, что не стану подтасовывать результат. Если я не сорвусь в «штопор» при выполнении тех ошибок, которые у меня запланированы в полётном задании, так и скажу: Федотов прав, всё нормально. А если сорвусь, так же честно об этом скажу. То есть я шёл на объективный эксперимент. И я сорвался четыре раза.

Когда я делал разбор, народу собралось очень много — представители КБ, ЛИИ, ЦАГИ и, конечно, Федотов. Тишина стояла просто гробовая. И по этой тишине и натянутой обстановке я понял, что дело пахнет керосином. Я откровенно

признался, что в трёх режимах я в «штопор» не сорвался, а в четырёх сорвался. Но этого было больше чем достаточно. Естественно, после срыва в «штопор» я и двигатель выключил нормально, и самолёт вывел. Федотов ничего не сказал и молча ушёл. Кажется, потом он сказал, что я ещё не дорос до такой работы. Когда я вышел на лестничную клетку из лётной комнаты, там курил Пётр Максимович. Он похлопал меня по плечу, пожал руку, дал сигарету. Я закурил, а он говорит:

— Кури, кури, теперь тебе придётся, наверное, немножко побольше покурить.

Я к тому времени курить уже бросил, но иногда, в какой-нибудь стрессовой ситуации, позволял себе эту слабость. И действительно, с того момента Федотов отстранил меня от полётов на большие углы атаки и вообще немножко задвинул. Конечно, тяжело было от мыслей, что уходит полное взаимопонимание с Александром Васильевичем, рушится карьера и надвигаются трудные дни. С другой стороны, на сердце у меня было легко.

Федотов явно ревновал меня к Остапенко и думал, что Пётр Максимович настроил меня против него. Остапенко на меня, конечно, повлиял, но именно своим принципиальным подходом к лётным испытаниям. Он никогда не читал мне нравоучений.

Помню, со мной произошёл такой случай. Я облётывал МиГ-23 после замены двигателя — самолёт почти полностью разбирали, дорабатывая какую-то систему. Потом его снова собрали, затолкали двигатель, отработали, и я полетел. Надо заметить, что когда мы готовимся к полёту, то все тумблеры и рычаги должны находиться в определённом положении. Те из них, которыми мы пользуемся нечасто, не в каждом полёте, как правило, фиксируются небольшими контровками в крайних положениях. Лётчик должен проверять их исходность и контровки. Но порой срабатывает стереотип: раз зафиксировано — значит, правильно. Так получилось и в тот раз с краном питания. Он был законтрен в заднем положении, и у меня сработал стереотип — это означало, что он открыт. На самом же деле он был закрыт. Поэтому когда я стал подруливать, пошло небольшое запотевание. Я сначала на это не обратил внимания. Дело в том, что даже когда кран питания закрыт, воздух всё равно немного поступает в кабину за счёт утечек, и явно не видно, что на самолёте плохо с подачей воздуха в кабину.

Но когда я стал взлетать, какой-то посторонний звук меня насторожил… Лётчик воспринимает работу двигателя на слух. Если ты увеличиваешь обороты, начинается более сильный гул, на форсаже ты слышишь резкий хлопок и чувствуешь тягу — как

будто тебя подталкивает в спину. То же самое и с питанием — когда ты выруливаешь на «малом газе», идёт незначительный обдув, когда выходишь на «максимал», в системе кондиционера идёт повышенный расход воздуха, и питание кабины осуществляется с большей мощностью.

На взлёте мне долго задерживаться было нельзя — надо было быстрее освобождать ВПП для других самолётов, поэтому я сразу вывел обороты на «максимал». В некоторых случаях мы так поступаем — выводим двигатель сразу на «максимал», а затем на разбеге — на форсаж, ничего криминального в этом нет. Тем более если это испытания, где не нужны лётно-технические характеристики на взлёте.

И вот я взлетаю с ходу и чувствую, что у меня нет обдува. Только взлетел, стал убирать шасси, смотрю — ёлки-палки! — питание-то закрыто. Я тут же открываю кран питания и в это время слышу какой-то глухой стук. А подачи воздуха по-прежнему нет. Из-за отсутствия обдува постепенно начинает происходить всё большее запотевание, и лобовое стекло покрывается лёгким инеем. Я, естественно, кран питания держу только на «тепло», потом перевожу его не просто в открытое положение, а ставлю на «фонарь». Безрезультатно. Тогда я снова его закрываю и открываю, но и эти манипуляции тоже ни к чему не приводят. Тогда я быстро вырабатываю топливо, включаю электрический обогрев переднего стекла, поскольку очень плохо видно через «фонарь», и разгерметизирую кабину. После этого происходит отсос влажного воздуха из кабины в атмосферу за счёт эжекции от омывающего потока воздуха на «фонарь» кабины. Но всё равно запотевание большое. Тогда я протираю «фонарь» и с трудом пытаюсь зайти на полосу. Погода была облачная, но посадку я выполнил благополучно.

После полёта я доложил, что питание кабины не работает. Меня спросили, как я это обнаружил. Объясняю: после взлёта увидел, что кран питания закрыт, открыл его и в это время услышал какой-то глухой звук. Механики, техники, вообще службы, которые осуществляют техническое обслуживание самолёта, конечно, должны были признаться, что оставили рычаг в закрытом положении. А это нарушение, в котором они признаваться не хотели. Хотя я с себя вины за то, что не проконтролировал положение рычага, не снимал. И по их версии получалась такая картина. Я просто забыл про этот кран, летал, летал, летал, стекло у меня запотело, тогда я разгерметизировал кабину, запотевание стало меньше, зашёл на посадку и сел. И только когда я уже рулил, то увидел, что кран находится в закрытом положении. И только тогда я его открыл. А всё

остальное я вроде как придумал. Но я стоял на своём.

Тогда меня вызвал Федотов и сказал:

— Если всё было так, как ты рассказываешь, значит, ты плохо осматривал кабину.

— Да, я действительно плохо осмотрел кабину, согласился я. — Я уже признался, что совершил нарушение, не проконтролировав техника, который должен был открыть кран. Я действительно вылетел с закрытым краном, но потом я его открыл, а он всё равно не работал.

— А вот специалисты говорят, что этого быть не может.

Потом несколько специалистов, в их числе начальник лётно-испытательной службы, пришли к выводу, что такое могло произойти, но только в том случае, если лопнула стальная труба отвода воздуха из-за компрессора для поддува кабины. Но какова вероятность того, что она действительно лопнула? Чтобы проверить это, техники должны три дня разбирать самолёт, — сказали мне. — Представляешь, находят эту трубу, а она оказывается целой. И ещё три дня уйдёт на сборку самолёта. А он должен срочно лететь на испытания во Владимировку. Подумай, не заставишь ли ты людей выполнять сизифов труд. На размышления мы даём тебе ночь.

Конечно, был более простой вариант — можно было запустить самолёт и вывести двигатель на «максимал», тогда сразу было бы видно, как работает система. Но в тот момент, из-за сильного обледенения, сделать это было нельзя.

Я пришёл с этой проблемой к Петру Максимовичу, обрисовал ему ситуацию и попросил совета.

— Не знаю, что делать. Я уже сам запутался. Может, я действительно сделал что-то не так.

— Подожди, расскажи с самого начала, как было дело.

Я опять ему подробно всё рассказал.

— Ты в этом уверен?

— Да.

— А раз ты в этом уверен, стой на своём, что бы тебе ни говорили. Такой должна быть твоя позиция всегда.

Эти слова стали принципом моей работы. В тот раз я всё-таки настоял на своём. Самолёт пришлось снова разобрать, и действительно оказалось, что труба лопнула и развалилась. Конечно, я был рад, что сумел проявить твёрдость характера и настоять на своём, а во многом благодаря Петру Максимовичу Остапенко.

И вот через какое-то время повторилась ситуация, когда мне нужно было принимать принципиальное решение. Выбор у меня был небольшой. Либо я покривлю душой и у меня по-прежнему

всё будет хорошо, либо я скажу правду и тем самым пойду на обострение отношений и с конструкторами, и со своим шефом. Но я был абсолютно уверен в своей правоте и твёрдо стоял на своём: на самолёте должны быть установлены обе системы, предупреждающие его от сваливания. Это был один из моих первых и главных экзаменов в жизни. И я гордился тем, что выдержал его. Да, я потом долго не летал на углы сваливания на «штопор», у меня заметно ухудшились отношения с Федотовым, но зато я считаю, что тоже внёс свою лепту в МиГ-23, потому что машина вышла всё-таки и с толкателем, и с системой повышения устойчивости. Возможно, и без моей негативной оценки системы устойчивости и управляемости на крайних режимах самолёт всё равно бы вышел в том виде, в каком он потом эксплуатировался, наверное, его «добили» бы военные лётчики. Но для меня, да и для всех нас, было очень важно, что самолёт вышел уже из стен фирмы таким, каким его приняли. Это уже была позиция фирмы. Фирма диктовала, каким должен быть самолёт. И когда военные лётчики его испытывали, они говорили, что фирма принципиально стоит на тех же критериях безопасности, на которых стоят и они. А если бы мы тогда отступили, это означало бы, что фирма в первую очередь думает о своём престиже, а не о безопасности лётчиков. А если бы вслед за нами поступились совестью и военные, то мы бы потеряли не 68 машин, а гораздо больше. А так после доработки МиГ-23 мы за весь период его эксплуатации — а это более 20 лет — потеряли, по-моему, всего 2–3 самолёта.

Таким был один из моих главных экзаменов.

Второй случай произошёл, когда уже началась эпопея с МиГ-29. Первую машину поднимал Федотов, вторую и третью — я, и около года мы летали только вдвоём. Я не знаю, с чем это было связано, но Федотов к ней больше никого не подпускал. Мы как-то с ним разговаривали на эту тему, и он сказал, что в самое ближайшее время мы этот круг расширим. Это нужно было делать как можно быстрее. И хотя машины летали не так часто, как хотелось бы, вопрос напрашивался сам собой. Конечно, выпустить лётчика, чтобы он потом сидел и не летал, — просто глупо. После вылета его необходимо загрузить работой. И может быть, с этой точки зрения Федотов был прав, так как объём работ был маленький даже для двоих. Но поскольку это была машина совершенно другого поколения — поколения 90-х годов, нужно было дать лётчикам вылететь хотя бы символично, чтобы они тоже могли дать свою оценку будущей машине.

И здесь у нас опять столкнулись мнения по устойчивости и управляемости в продольном канале: у МиГ-29 на определённых

углах запас устойчивости был пониженный, а управляемость — повышенной. Самолёт был более чувствительный, а это сказывалось бы и на прицеливании. При проведении испытаний мы всегда забегаем вперёд и, как бы пролонгируя эти характеристики, сразу даём им оценку. Мы оцениваем такие характеристики, как точность выдерживания угла атаки, перегрузки, траектории полёта. Ну, и комфортность пилотирования, естественно, — это самая важная характеристика. Но как раз в отношении комфортности пилотирования МиГ-29 в небольшом диапазоне углов атаки у меня было негативное мнение.

Однако в разговорах с Федотовым на эту тему я наталкивался на стену и не смог об этом сказать жёстко. Хотя о недостатках в управлении знали и начальник отдела лётных испытаний, и ведущие аэродинамики, и главный конструктор. Поскольку на этот счёт существовало всего два мнения — Федотова и моё, то, естественно, больше учитывалось мнение шефа. Но надо сказать откровенно и честно: если бы я жёстко заявил, что управление неприемлемо, реакция главных конструкторов была бы более энергичной. Но я ограничился беседами и записями о том, что управление недостаточно комфортно и возможно затруднение в режиме прицеливания. Записи в категорической форме, к сожалению, не было.

Наконец мы с Федотовым приняли решение, что в самое ближайшее время должны выпустить лётчиков на МиГ-29, и он уехал в отпуск. Перед отъездом Федотова я получил его формальное разрешение на выпуск лётчиков, хотя при этом он и сказал мне, чтобы я особенно не спешил. Тем не менее, как только он уехал, я пошёл к Володе Щеблыкину, который был замом главного по лётным испытаниям. С Толей Белосветом, его заместителем, я уже договорился выпустить Остапенко. Щеблыкин сначала сопротивлялся, но потом я задел его за живое тем, что сказал:

— Володя, будь ты мужчиной, в конце-то концов. Что тут недопустимого? Он же классный лётчик-испытатель. Кроме того, его неоценимый опыт поможет нам понять многие вещи уже сейчас.

Надо отдать должное Володе: он всё-таки принял положительное решение, Остапенко слетал хорошо, эксцессов никаких в полёте не произошло. Перед полётом я попросил его обратить особое внимание именно на проблему управляемости в том самом злополучном диапазоне углов атаки. На разборе Остапенко высказался очень категорично, более того, он написал в полётном листе, что продольное управление в этом диапазоне

неприемлемо. И эта запись послужила сигналом к действию. Было уже два одинаковых мнения по этому вопросу, причём одно из них было высказано в категоричной форме, и конструкторы эти мнения игнорировать уже не могли.

Я не хочу сказать, что они сознательно игнорировали наши замечания. Дело в том, что любая доработка — это вмешательство в систему управления, а значит — дополнительные проблемы, и неизвестно ещё, чем дело закончится. Поэтому конструкторы должны быть твёрдо уверены в том, что самолёт нуждается в доработке, а тем более — в кардинальной переделке. Они должны иметь строгий баланс консерватизма и новаторства, потому что излишний волюнтаризм в этом вопросе совершенно не нужен. Консерватизм конструкторов — своего рода залог безопасности лётчика.

Когда приехал Федотов, он меня сразу вызвал к себе и спросил, почему я выпустил Остапенко. Я пережил несколько неприятных минут, как и Володя Щеблыкин. Отношения с Федотовым у меня в очередной раз ухудшились.

26. МИГ-25 — САМОЛЁТ НОВОГО ПОКОЛЕНИЯ

В 1965–1970 годах получила развитие концепция сверхзвукового самолёта, летающего на больших высотах. Таким самолётом стал МиГ-25. Авиация развивалась по двум направлениям — увеличение скорости и увеличение продолжительности полётов на высокой скорости. Впрочем, эта проблема в авиации стояла всегда. Перед конструкторами стояла ещё одна задача — преодоление системы ПВО, и в первую очередь — защита машины от зенитных управляемых ракет (ЗУРов).

Вероятность поражения цели складывается из возможности её своевременного обнаружения, энергетики ракеты, её взрывателя, всей системы управления, а также таких параметров движения цели, как скорость, высота, дальность и направление. Это сложный комплекс. Но в нём было два узких места: малые, сверхмалые высоты и сверхбольшие высоты. В этих диапазонах зона поражения очень мала. И если внизу радиус действия ЗУРов уменьшался от 30 до 15 км, то на больших высотах — более 22 км — эта зона превращалась фактически в точку.

Концепция самолёта МиГ-25 базировалась как раз на той философии, что его невозможно поразить — это вариант самолёта-разведчика. Второй вариант — самолёт-перехватчик, который мог перехватывать цели на очень больших высотах. И мне было совершенно непонятно выступление одного из политологов по телевидению по случаю очередной «годовщины» угона самолёта МиГ-25 лётчиком Беленко, заявившего, что мы вроде бы как создали этот самолёт для перехвата нового, создаваемого американцами самолёта. А они его, между прочим, ещё и не создали. Правда, у них уже тогда существовал самолёт U-2, который летал на очень больших высотах, и несмотря на то что скорость у него была маленькая, перехватить его было достаточно сложно. Для этого нужно было иметь очень хорошую и мощную зенитную ракету. Зная зоны очаговой ПВО, U-2 обходил их и мог беспрепятственно летать над страной. Конечно, над определёнными областями система обороны воздушного пространства с помощью ЗРК (зенитно-ракетных комплексов) была необходима, но разумнее было бы поставить там несколько аэродромов — зона действия самолётов-перехватчиков гораздо шире, чем зенитного комплекса. За счёт этого мы смогли бы перекрывать гораздо больший район. Кроме того, зенитные

комплексы не могли справиться с быстролетящими на больших высотах целями. И здесь МиГ-25 и особенно МиГ-31 могли сыграть особую роль.

Кстати, у американцев был не только U-2, в 70-е годы появился самолёт-разведчик SR-71, таких машин было всего около семидесяти. Самолётом управляли только элитные лётчики. Они фактически беспрепятственно летали над всем миром, и никто не мог их перехватить. И только в тех районах, где действовал МиГ-25, SR-71 практически не появлялись. Так что МиГ-25 был создан вовремя, ему было кому противостоять. Во многом благодаря этой машине прекратились безнаказанные полёты американских лётчиков над нашей территорией.

Что же касается нас, то мы пошли дальше, и когда заместителем министра Авиапрома стал выходец из нашего КБ Алексей Васильевич Минаев, мы сделали новую модификацию самолёта-разведчика МиГ-25Р — МиГ-25РБ (разведчик-бомбардировщик), на котором впервые не только у нас в Союзе, но и в мире был опробован режим полёта на большом сверхзвуке с бомбовой нагрузкой. Он мог взять до 10 авиабомб весом по 250 кг или 500 кг каждая. С таким бомбовым вооружением он развивал скорость 2000–3000 км/час. На нём стояла по тем временам очень хорошая система навигации «Пеленг», созданная в КБ Магнусова. Она обеспечивала выход самолёта в район цели с точностью 200×200 м.

У машины был ещё один козырь. Самолёт, летящий на такой высоте, практически неуязвим. И одно дело — самолёт-разведчик, другое — активный самолёт-агрессор, который может нанести бомбовый удар и осуществить перехват цели. У США, кстати, не было самолётов-перехватчиков, подобных МиГ-25, а такого, как МиГ-31, до сих пор нет ни у кого в мире. Правда, поскольку в те годы точечного вооружения не было, МиГ-25 не мог обеспечить точное бомбометание, но в квадрате порядка 800×800 м так называемые площадные объекты могли быть поражены достаточно серьёзно. А это административные центры, армейские учреждения, склады, развёрнутые дивизионы… При достаточно мощном эквиваленте бомбы этого было вполне достаточно. А с учётом того, что самолёт к тому же был снабжён системой для сброса бомб с ядерными зарядами и мог производить манёвр и уход от зоны поражения на гораздо большей скорости, то он представлял собой достаточно мощную силу.

Первым этот самолёт поднял мой друг Алик Фастовец, он практически и провёл всю эту программу. (Кстати, полное его имя — Авиард. Так назвал его лётчик-фронтовик, составив это слово из первых букв термина «авиационный реактивный

двигатель». Такая тогда была мода. Но это тот случай, когда имя получилось звучным.) Возможно, по лётным испытаниям она не была особенно сложной, потому что в вопросах характеристик устойчивости и управляемости особых проблем не было. Но тем не менее это была очень интересная программа, потому что мы впервые на такой большой скорости везли бомбу под крылом самолёта. Возникали вопросы по защите самой бомбы и её содержимого от кинетического нагрева, требовалась проверка держателей и взрывателей. И хотя с точки зрения лётных характеристик это касалось лётчика в меньшей степени, поскольку он здесь являлся скорее техническим исполнителем, тем не менее развитие этого направления было достаточно интересным. К тому же на этом самолёте испытывался новый навигационный комплекс, который мы, кстати, приспособили для бомбовых сбросов.

27. ЭКЗАМЕН НА БЛИЖНЕМ ВОСТОКЕ

Во время последнего арабо-израильского конфликта в 1971–1973 годах мы отправили туда несколько самолётов МиГ-25. Перед их вылетом в Египет Алексей Васильевич Минаев провёл инструктаж руководителей среднего звена. Алексей Васильевич сказал, что на Ближнем Востоке мы прежде всего должны продемонстрировать нашему вероятному противнику, что у нас есть оружие, недосягаемое для любых средств ПВО. Наш самолёт-разведчик должен был безнаказанно проникать на территорию Израиля и так же безнаказанно с неё уходить. Именно эта безнаказанность Должна была доказать, что мы обладаем таким оружием, которого нет не только в европейских армиях, но и У США. Эта задача была главной.

По просьбе технического руководителя группы Толи Ищенко я на той встрече задал Алексею Васильевичу вопрос относительно американского зенитно-ракетного комплекса «Найк-Геркулес»: правда ли, что он обладает такой мощностью, о которой пишут газеты? У нас по нему были только отрывочные сведения. Считалось, что этот ЗРК может поражать высоколетящие цели на дальности до 160 км. Точная высота поражения была неизвестна, предположительно она составляла больше 18 км. Эти параметры говорили о том, что перед нами была достаточно мощная, энергетичная ракета, и наш интерес к этому комплексу был понятен. На что Алексей Васильевич со свойственной ему невозмутимостью ответил:

— Ну что ж, заодно и проверим.

Его ответ вызвал у нас улыбку — мы понимали, что высшее руководство не особенно заботит эта проблема. Хотя, по нашему мнению, ей следовало бы уделить более пристальное внимание, тем более что с ней напрямую было связано не только выполнение задания лётчиками, но и их жизнь.

Следующий вопрос, который напрашивался, Ищенко задал уже сам:

— Эта операция достаточно демонстративная, и первые её результаты будут шокирующими для израильской системы противовоздушной обороны, кроме того, это будет сильный удар и по американской технике. Естественно, все свои средства израильтяне направят на то, чтобы предотвратить последующие наши вылеты, вплоть до принятия определённых превентивных мер, в том числе и диверсионных. В силу этого возникает большая опасность для лётного, технического и административного состава экспедиции. А будет ли какая-то

компенсация всех этих затрат?

Алексей Васильевич на это заметил, что на войне как на войне, но добавил:

— В случае успешного выполнения задания правительство высоко отметит всех участников этих событий правительственными наградами.

Ищенко, надо сказать, был человеком не робкого десятка, неудобные вопросы, с юмором и сарказмом, начальству задавать не боялся и потому решил уточнить:

— А всё-таки, конкретно, какими наградами?

— Самыми высокими орденами и медалями.

— А Звездой Героя?

Алексей Васильевич сначала улыбнулся, но потом уже серьёзно сказал:

— Только посмертно.

Но Толя на этом не успокоился и задал вопрос, просто опасный по тем временам:

— Алексей Васильевич, а можно заменить ордена деньгами?

Алексей Васильевич его тон не поддержал и довольно резко ответил:

— Ну всё, хватит. Пора приступать к работе.

Вот такие были эпизоды.

Эта группа на Ближнем Востоке действительно подвергалась большой опасности. Хотя самолёты на взлёте и посадке оберегал полк «двадцать первых» МиГов, на основном маршруте машина была предоставлена сама себе. На ней проверялись средства ПВО Израиля, и противник ставил перед собой конкретную задачу: сбить хотя бы один самолёт. Но это им не удавалось. Ни одной атакой ни истребители американского производства, находившиеся на вооружении у израильской армии, ни их средства ПВО не могли подтвердить свою эффективность. И мы после первых же полётов — а это были настоящие боевые вылеты — получили блестящие снимки сначала египетской территории, а затем территории по маршруту на Тель-Авив и Иерусалим. На этих снимках были отчётливо видны зоны вероятных поражений нашим МиГ-25, если бы перед ним ставилась такая задача.

На земле группу ждали определённые неприятности. Опасения, которые в Москве высказал Ищенко, подтвердились. Один раз по КДП, где находилась группа управления полётами совместно с нашими специалистами, руководившая вылетом очередной группы самолётов, был открыт автоматный огонь. К счастью, автоматная очередь никого не задела, немного пострадала аппаратура, а нападавших быстро убрали.

28. ШЕНГЕЛАЯ

Руководителем всей группы, как я уже сказал, был замминистра Авиапрома А. В. Минаев, а поскольку Алексей Васильевич то прилетал, то улетал, группу во время его отсутствия возглавлял заместитель главного конструктора Лев Георгиевич Шенгелая. Он был человеком знающим, импульсивным, энергичным, умеющим чётко поставить задачу перед коллективом и добиться её выполнения. Лев Георгиевич любил конкретное живое дело. Мы хорошо друг друга знали, и когда его назначили, я был очень за него рад.

Кстати, его заместителем был Олег Тихонович Рязанов, импозантный мужчина и большой жизнелюб, впоследствии начальник отдела лётных испытаний. Он был прекрасным организатором программ лётных испытаний, меня с ним связывали тёплые отношения. Думаю, если бы не ряд субъективных факторов, Олег мог бы пойти довольно высоко. К сожалению, этого не произошло, в большей степени из-за издержек того процесса, о котором я уже говорил раньше.

Тогда в среднем звене руководства авиационной промышленностью было много ярких личностей. Лев Георгиевич отличался от многих тем, что всегда очень энергично добивался поставленной задачи. К сожалению, его организаторский талант не был оценён должным образом. Думаю, если бы у него была возможность расти по административной линии, он бы стал очень серьёзным руководителем нашей промышленности. Может быть, ему недоставало глубоких технических знаний широкого профиля, но этот недостаток в полной мере компенсировался его организаторскими способностями. Но в силу некоторых обстоятельств рост его карьеры задержался. Возможно, это было связано с безвременной кончиной Минаева, а возможно — с политикой Белякова, который, видя рост Шенгелая, сознательно его придерживал. Но в этом он был не прав. Конечно, технические специалисты — хорошие, знающие, думающие — были на вес золота, но людей, которые могут организовать работу, зная и понимая технику, а также учитывая способности каждого человека, ещё меньше. Полагаю, это была одна из ошибок Белякова в кадровой политике.

Группа лётчиков и техников по возвращении с Ближнего Востока действительно была отмечена высокими правительственными наградами, но звание Героя никому не присвоили — по иронии судьбы, как говорил Алексей Васильевич, никто не погиб. Наверное, и в самом деле была такая разнарядка:

звание Героя — только посмертно. Справедливости ради скажу, что фирма приложила много усилий к тому, чтобы этих лётчиков впоследствии всё же отметили высокими наградами. Звание Героя присвоили Бежевцу и Стогову, а впоследствии и Грузевичу, который тоже много сделал для этой темы. Правда, эти награды они получили спустя года два. Конечно, как говорится, «дорого яичко к Христову дню», но есть и другая поговорка — лучше поздно, чем никогда.

К сожалению, Коля Стогов, которого я очень хорошо знал, погиб. Один из полётов на МиГ-27 оказался для Коли роковым, хотя был не самым сложным. Мы долго изучали самописцы, но так и не поняли, что там произошло. Для воспроизведения полной картины материалов оказалось недостаточно. Никаких конкретных причин, приведших к такому трагическому исходу, мы так и не нашли. Это была очень тяжёлая потеря — и для меня, и для Алика Фастовца, и особенно для Бори Орлова, который очень дружил с Николаем и его семьёй. Так мы до сих пор и не знаем, из-за чего потеряли Колю. Недолго он проходил в звании Героя…

29. «СТРОГИЙ» САМОЛЁТ

Необходимо было развивать дальше как разведывательные, так и атакующие качества многоцелевого самолёта. Над этой темой стали работать, понимая перспективность данного направления. Особое внимание уделялось параметрам скорости и высоты — от них в первую очередь зависела неуязвимость самолёта. Как я уже говорил, в системе ПВО, оснащённой зенитными управляемыми ракетами, было два узких места: сверхмалые и сверхбольшие высоты. Со временем проблему уничтожения маловысотных целей научились решать: главным было вовремя их обнаружить и иметь для их поражения высокоманевренные ракеты. Такие ракеты уже лет пятнадцать находятся на вооружении многих развитых в военном отношении стран.

А вот с быстролетящими на больших высотах (свыше 20 км) целями дело обстоит иначе. Современные технические средства позволяют их обнаруживать, даже если они изготовлены по технологии «стелс» (т. е. самолёты-невидимки), но вот поразить их практически невозможно. Для этого необходима очень мощная в энергетическом плане ракета, у которой есть один существенный недостаток: очень маленькая зона поражения, не больше 10 км в диаметре. А на высоте более 24 км и того меньше, при скорости больше 2500 км/час — практически не более 1–2 км. То есть её можно легко обойти. Это означает, что для перекрытия воздушного пространства необходимо большое количество таких комплексов. А это экономически невыгодно.

Кроме того, перед самолётом нового поколения ставилась ещё одна задача — перехват самолётов-целей. И здесь особое значение приобретали такие параметры, как дальность обнаружения, быстрота выхода в район перехвата и ракета дальнего действия.

Под все эти условия как нельзя лучше подходит МиГ-31, самолёт-перехватчик. Какими он обладает преимуществами?

МиГ-31 способен выполнять продолжительные (а не кратковременные, как МиГ-29 или Су-27) полёты с самой большой скоростью в мире — около 3000 км/час — на высоте до 22 км. Дальность его полётов — порядка 3000 км, а с дозаправкой в воздухе — значительно больше. Для наглядности скажу, что наши лётчики Аубакиров, Таскаев и Попов первыми летали на МиГ-31 по маршруту Кольский полуостров — Северный полюс — Чукотка, причём весь такой полёт может проходить в автоматическом режиме (за исключением дозаправки). А это

свидетельствует и о мощности навигационного комплекса этого самолёта. Кстати, МиГ-31 — первый истребитель, побывавший над Северным полюсом.

Раз он может летать на большой высоте, значит, он может обнаруживать цель на большом расстоянии. К тому же он оснащён самым мощным не только у нас в стране, но и в мире локатором. Созданный по принципиально новой технологии, этот локатор способен распознавать летательные аппараты-невидимки, изготовленные по технологии «стелс».

Под фюзеляжем МиГ-31 несёт четыре ракеты (кроме того, под крылом находятся две ракеты средней дальности и четыре ракеты для ближнего боя), способные поражать цель на большом расстоянии, что напрямую связано с такими характеристиками истребителя, как скорость и высота: чем выше эти параметры, тем дальше радиус действия ракеты.

Кстати, яркий пример того, где мог бы найти наиболее эффективное применение МиГ-31, — наши северные рубежи. Конечно, это спорный вопрос — будут ли американцы атаковать нас именно с севера, но система ПВО там всё равно необходима. У нас и сегодня есть что там охранять. Важные объекты — испытательные полигоны, нефтяные и газовые комплексы — нужно прикрывать, естественно, и с воздуха. Но самолёты противника с крылатыми ракетами надо встречать на дальних рубежах, ещё до того, как они сумеют нанести удар. Это особенно важно, так как поразить эти ракеты огромной разрушительной силы, оснащённые технологией «стелс» и летящие на малой высоте, довольно сложно. Хотя МиГ-31 — практически единственный самолёт в мире, способный поражать их с большой степенью вероятности.

Но и это ещё не всё. Быстрый выход на заданную скорость предопределяет скорость перехвата, то есть самолёт в короткий промежуток времени может выйти на заданный рубеж и поразить противника. Скорость выхода как с базы, так и из района барражирования осуществляется в минимально короткий промежуток времени. В этом состоит стратегия этого перехвата.

Для оповещения о приближении ракетоносителя мы использовали данные со спутников, а также от других систем, способных обнаружить противника на большом расстоянии. Например, мы получали такую информацию с самолётов «Шмель», аналога американского АВАКСа. Самолёты этой системы представляют собой летающие командные пункты, которые просматривают довольно большие пространства и способны обнаружить цель на большом расстоянии. Обнаружив цель и обработав информацию, они передают её координаты и

другие параметры на борт самолёта-перехватчика, и тот, введя эту информацию в бортовой комплекс, начинает перехват. Информацию о приближении противника нам также передавали самолёты, барражировавшие в определённом районе, — кстати, это были те же МиГ-31.

Я абсолютно убеждён, что этот истребитель не сравним ни с одним самолётом в мире и основную тяжесть по прикрытию особо важных объектов может взять на себя именно этот комплекс. Думаю, все вышеперечисленные качества делают МиГ-31 самолётом номер один.

Но несмотря на всю очевидность этого, некоторые руководители фирмы Сухого и лоббисты из Министерства обороны поддержали кампанию, начатую ещё генеральным конструктором фирмы Сухого Михаилом Петровичем Симоновым и направленную на поднятие имиджа самолёта Су-27 — в ущерб МиГ-31. Они начали говорить, что Су-27 имеет большую продолжительность и дальность полёта. Действительно МиГ-31 в то время (у него ещё не было дозаправки в воздухе) летал на 3000 км, а Су-27 — на 4000, плюс к этому был обеспечен дозаправкой. Следующим их доводом было то, что Су-27 (как и МиГ-29, впрочем) более комфортен в пилотировании для любого лётчика ВВС и ПВО. В самом деле, МиГ-31 — более «строгий» самолёт. Су-27 более прост на взлёте и посадке и вообще в пилотировании. Но нельзя забывать, что этот самолёт предназначен для ведения воздушного боя, а большинство лётчиков-истребителей любят пилотаж, маневренный воздушный бой. МиГ-31 предназначен для выполнения иных задач, задач общегосударственной важности. Прежде всего это отражение ядерного удара первого эшелона, то есть стратегических бомбардировщиков — носителей ядерных зарядов, крылатых ракет с ядерными головками, стратегических ракет противника. Имея такой уникальный комплекс, как МиГ-31, которому нет равного в мире, мы должны с особым уважением относиться и к лётчикам, несущим на нём боевое дежурство. Тогда и сами лётчики, которые по праву могут считаться элитой нашей военной авиации, будут гордиться своей причастностью к чуду авиационной техники нового поколения.

Для сравнения могу сказать: в Америке пилоты, летающие на SR-71, относятся к элитному подразделению и с гордостью носят специальные нашивки, свидетельствующие об этом. Они вызывают восхищение не только у простых граждан, но и у лётного состава, потому что это действительно избранные пилоты экстра-класса. Все знают: они летают над всем миром и никто не может их перехватить. Ничего подобного у нас, к великому сожалению, не было и нет.

Я не имею ничего против того, чтобы конструкторы самолёта восхваляли своё детище, но только если это не идёт во вред другому самолёту. В данном случае пропаганда Су-27 была некорректной по отношению к МиГ-31. Специалисты, в том числе и лётный состав, должны были получить объективную информацию — в частности, при характеристике МиГ-31 надо было в первую очередь говорить не о том, на какое расстояние он летает, а о том, что это комплекс перехвата целей противника, обладающий высокими высотно-скоростными характеристиками и наделённый мощным интеллектом, равного которому нет во всём мире.

Часто, манипулируя такими цифрами, вводят в заблуждение многих экспертов и политиков, от которых тоже во многом зависит судьба того или иного самолёта. И часто эти легковесные сравнения оказывают на них своё воздействие, хотя, повторюсь, это некорректный приём, который может повлечь за собой серьёзные последствия.

Слава богу, у некоторых командующих ПВО оказалось своё понимание стоящих перед ними задач, неподвластное чужому влиянию, и во многом благодаря этому огромное давление на МиГ-31 удалось несколько ослабить. Хотя перенасыщенность авиации ПВО самолётами Су-27 была налицо.

30. ДВА ВРЕДИТЕЛЯ — МИДЕЛЬ И БЕЛЕНКО

Сверхзвуковая авиация продолжала развиваться в двух направлениях. Первое — более продолжительные полёты на большой скорости (у нас — самолёты типа МиГ-25, за границей — SR-71). Второе — изменяемая геометрия крыла (МиГ-23, Су-17 — у нас, F-111, «Торнадо» — за границей). Трудности в освоении второго направления были значительными.

Но чтобы закончить с МиГ-25, расскажу одну смешную историю. Замечу, что к антисемитизму как таковому я отношусь отрицательно и считаю, что ему оправдания нет. Но корни этого явления связаны и с агрессивностью самого сионизма, что, конечно, ни в коей мере не оправдывает политику антисемитизма. В истории советского режима были чёрные периоды ярого антисемитизма. Были времена, когда у всех лиц еврейской национальности отбирали пропуска, дававшие им право прохода на секретные объекты. У нас в авиации такое тоже было — в один прекрасный день у всех евреев отобрали пропуска на аэродром в Жуковском и не разрешали им выходить на работу. Пострадал даже замечательный лётчик-испытатель, Герой Советского Союза писатель Марк Лазаревич Галлай, знаменитый ещё и своими книгами, которыми мы, мальчишки, зачитывались в детстве. Досталось и другим лётчикам-испытателям с «пятым пунктом» — хотя их было немного, но среди них были и очень заслуженные.

Зато много евреев было среди специалистов, особенно в радиоэлектронике, в системе управления. Надо сказать, еврейский народ — очень талантливый. Но часто именно из евреев делали внешних и внутренних врагов. Это явление было распространено и в военной среде, иные крупные военные чины не стеснялись демонстрировать свои антисемитские настроения при большом стечении народа. Всё это было неприятно. Но иногда случались и забавные истории.

Для начала напомню читателям эпизод из фильма «Мы — вундеркинды», где два однокашника встречаются через несколько лет. Один стал мясником, буржуа, крепким бюргером и одним из местных лидеров штурмовиков, вступив в нацистскую партию. А второй стал учёным-интеллигентом. Когда они встретились в баре, между ними состоялась беседа, и учёный сказал, что наличие интеллекта определяется количеством вакуума в голове. На что бюргер ответил: мол, запомни, еврейская рожа, может, у

меня этого вакуума гораздо больше, чем у тебя. Такой вот казус…

У нас произошло нечто похожее. Одним из руководителей программы по МиГ-25 был командующий ПВО страны маршал Батицкий. Он был известен тем, что руководил арестом Берия, а это требовало от него определённого мужества. Никто ведь не знал, чем всё может закончиться… Надо отдать должное Батицкому, он смело выступил в этой роли, чётко выполнил поставленную перед ним задачу. Кроме того, он принимал личное участие и в расстреле Берия. После этих событий Батицкий был в большом фаворе, ему доверили пост главкома ПВО. Авторитет у него был непоколебимый. Как-то на госкомиссии он слушал доклад по МиГ-25. Услышав, что самолёт обладает дальностью полёта около 1500 км, Батицкий — а он очень чётко улавливал определённые нюансы и недостатки — спросил:

— Такой большой самолёт и имеет такую маленькую дальность!

Ему объяснили, что всё дело в миделе (это поперечное сечение самолёта). Чтобы самолёт летал «на дозвуке» на большую дальность (делался он как сверхзвуковой, и это его основной режим), нужно создавать двигатель другого плана, значительно больший по контуру. Такой двигатель не вписывается в самолёт, потому что мидель не пускает, даёт ограничение. Докладчик продолжил рассказ о самолёте, а Батицкий вдруг нахмурился и неожиданно снова остановил его новым вопросом:

— Что же, такой большой самолёт, а его локатор далеко не видит? Надо увеличить дальность обнаружения.

Докладывающий ответил, что это справедливое требование, но для того чтобы увеличить дальность, необходимо сделать антенну большего диаметра, кроме того, поставить более мощный генератор, а это тоже повлечёт за собой увеличение объёма и веса. А мидель опять не позволяет это сделать. Есть определённые ограничения — тогда самолёт не выйдет на сверхзвук так быстро, у него будут большие потери и меньшая скорость. Батицкий ещё больше нахмурился. Когда же дело дошло до вооружения самолёта, он сделал ещё одно замечание:

— Почему всего четыре ракеты?

— Дело в том, что на самолёте есть всего четыре пилона. Для того чтобы ракеты подвесить под фюзеляж и утопить, нужно будет сделать специальное приспособление и немножко увеличить фюзеляж. Но этого опять не позволяет сделать мидэль, он нас везде режет.

Тогда Батицкий сказал:

— Что же вы, такое прославленное КБ, такой прославленный коллектив, а с одним жидёнком справиться не можете?!

Все улыбнулись, понимая, что он имеет в виду мидель, но никто не осмелился возразить главкому.

А в 1976 году у нас случилось чрезвычайное происшествие — в начале сентября лётчик Беленко перегнал МиГ-25 в Японию. Там самолёт полностью осмотрели местные и американские специалисты и дали ему очень высокую оценку. Во-первых, с точки зрения технологии металлов — он был сделан из титановых, стальных и алюминиевых конструкций, мог летать на максимальной скорости продолжительное время, причём с перегрузками. У американского SR-71 максимальная перегрузка составляла 1,7, у МиГ-25 — 4,5, поэтому на самолёт были наложены дополнительные ограничения, но мы с ними справились.

Правда, были у самолёта и недостатки. Например, локатор, о котором многие говорили с усмешкой, что он сделан на уровне радиолюбителя 58-го года. Это действительно было так — его элементная база была очень старомодной, но философия комплекса, его помехозащищённости находилась на уровне самых перспективных. Почему-то вторую часть высказываний зарубежных специалистов некоторые средства массовой информации — как наши, так и зарубежные — предпочитали не афишировать. И оценка самолёта получалась негативной. Кроме того, был неэкономичным двигатель, особенно на дозвуке — и зарубежные специалисты это отметили. Но отметили они и оригинальность некоторых технических решений двигателистов, ведь это был единственный низконапорный двигатель всего с четырьмя ступенями компрессора. А то, как он смоделирован и сделан для больших высот, его автоматика вызывало у специалистов всеобщее восхищение.

Конечно, для нас это была большая потеря. Мы лишились секретной технологии — раз. Мы понесли огромные затраты — два. Но нет худа без добра. Система опознавания, которой был оснащён МиГ-25, — а это была наша основная потеря — размещалась не только на всех самолётах отечественного производства, но и на кораблях. К тому времени она далеко уже отстала от жизни, и её срочно переделали. Кроме того, радиолокационная станция по своей технологии действительно несколько уступала передовым образцам, и после этого случая мы сделали новую. Нами также были несколько усовершенствованы и сами ракеты. То есть этот случай послужил неким толчком нашему дальнейшему техническому росту. Была предпринята довольно удачная попытка по разработке новых двигателей. Почему-то это направление в те годы не получило поддержки, хотя двигатель Соловьёва, который позже был установлен на

МиГ-25 и МиГ-31, очень хорошо себя зарекомендовал — и по дальности, и по длительному пребыванию на сверхзвуке.

Если же говорить о самом Беленко, то во многом эта история осталась окутанной туманом. Я не буду вдаваться во все подробности, это не основная тема моего повествования, но всё-таки некоторые факты и своё видение случившегося изложу.

Сначала мы были абсолютно уверены в том, что он перебежчик, которому чужда наша идеология, наш образ жизни. Он погнался за «лёгкой жизнью» и поэтому перелетел на Японские острова. Но вопрос оказался намного серьёзнее. Вскоре было установлено, что он был завербован разведкой США и специально заслан в систему ПВО Советской Армии. Помню фразу, которую услышал от Савицкого, когда мы сидели с ним в комнате во Владимировке сразу после угона «двадцать пятого»:

— Ты знаешь, мне пришло письмо от жены Беленко, я с ней встречался. Она просила отпустить её к Сергею и обещала его вернуть.

— Ну и что вы думаете по этому поводу? — спросил я.

— Я думаю, что хер она его когда больше увидит, — сказал маршал с прямой откровенностью.

При выяснении всех обстоятельств этого дела стали выясняться любопытные факты из биографии Беленко, которые исключали версию о том, что он простой перебежчик. Когда стали поднимать документы, выяснилось, что с 16-летнего возраста, когда он уехал из дома, родители его больше не видели. Более того, не смогли найти и его детских фотографий, с помощью которых можно было бы идентифицировать его личность. Весь этот период до угона — с 16 до 25 лет — родители хоть и получали от него денежные переводы, ни разу с ним не виделись. В годы курсантской учёбы он убывал в отпуск всегда не в том направлении, какое было указано в предписании. Конечно, сам по себе этот факт ещё ни о чём не говорит. Я, например, тоже жил в Москве, а в отпуск летал в Сочи. Но это курортный город, в котором многие любят отдыхать. А если человек в отпуск или на короткие каникулы едет в какой-то небольшой северный городок? Не к родителям и не к любимой девушке — во всяком случае, его приятели никогда не слышали, что у него есть такая девушка. Как правило, курсанты всегда рассказывают друг другу, кто где отдыхал. Беленко же старался об этом никому не говорить, и только один раз случайно его товарищ узнал, что он ездил в этот северный городок, причём неоднократно. Кстати, когда этот лётчик поделился своими соображениями со следователями, стараясь подсказать им определённые пути расследования, то сам же за это и пострадал. В то время он уже был заместителем

командира эскадрильи, его с этой должности сняли и уволили. Об этом мне сказал Савицкий. Было очень тяжело. Я тогда спросил у него:

— Как же так получается — человек помог определиться с версией, рассказал о маленьком факте, и его же за это наказали?

— Но что же он раньше-то об этом молчал?

— А раньше-то чего? Вроде бы как стучать… А для того чтобы отделить «стук» от «сигнала», нужно иметь чёткую информацию. А может, он на самом деле к девушке ездил, кто его знает?

Но нужны были «стрелочники», и их находили. Потом стала выстраиваться определённая версия. Ещё один факт подтверждал, что Беленко был завербован давно. Надо сказать, изучение материальной части самолёта — дело довольно-таки нудное. Но когда Беленко переучивался на МиГ-25 в Центре боевого применения ПВО, он уделял этому вопросу повышенное внимание — видимо, уже тогда собирал необходимую информацию. Обычно лётчики вздыхают с облегчением, когда сдают матчасть. Дальше начинается лётная программа. Каждый день — определённый распорядок дня: теоретические занятия, лётная программа, отдых, сон, занятия спортом. Все, как правило, находятся вместе. Как правило, времени на всё не хватает. Беленко, поскольку ему нужно было собрать максимум информации и о других самолётах, очень тонко делал это следующим образом.

Если бы он просто взял инструкции по Су-15, Як-28, МиГ-23, то любой сослуживец мог бы у него поинтересоваться:

— А зачем ты изучаешь эти самолёты? На свой-то времени не хватает. Ты что, переучиваешься на другой самолёт?

Поэтому он делал по-другому — приходил в библиотеку в выходные дни, когда там никого не было, брал инструкции интересовавших его самолётов и другие секретные материалы, которые в библиотеке ему выдавали без лишних вопросов, и изучал их, набирая нужную информацию. Я думаю, в библиотеке о нём сложилось впечатление как об очень прилежном лётчике, стремящемся расширить свой кругозор. Но когда версия о том, что он агент иностранной разведки, стала приобретать чёткие очертания, этот факт стал ещё одним её подтверждением.

На шестом своём полёте на МиГ-25 Беленко пересёк море и сел на одном из японских аэродромов, кстати, не на том, на котором должен был сесть по плану. На торможении он повредил один пневматик. Когда самолёт подкатили к ангару, Беленко вышел из него, поднял пистолет и предупредил, чтобы к самолёту никто не подходил, так как он является собственностью Соединённых Штатов. И вопрос о том, кем Беленко является на

самом деле, закрылся сам собой.

У нас в печати появились статьи, в которых рассказывалось, что Беленко накачивали наркотиками, вследствие чего он не мог говорить с представителем советского посольства. Но это было неправдой. Насколько мне известно, на той встрече он сказал нашим дипломатам, что ему с ними говорить не о чем, он сделал всё сознательно и дальнейшую беседу считает абсолютно ненужной. Не ручаюсь за точность этих фраз, но по смыслу они были такими.

Кажется, наша разведка предпринимала какие-то меры по его ликвидации, на него было совершено покушение. Но в машине, в которую врезался грузовик, оказался двойник Беленко, который и погиб. После этого никаких мер больше не предпринимали. Сейчас Беленко работает в отделе одной из американских авиационных фирм — то ли «Хьюз», то ли «Вестингауз». Когда я был в США, меня даже хотели с ним познакомить. Но я не понимал цели и смысла нашей беседы и поэтому от этой встречи отказался.

Отказался я от встречи и с капитаном Зуевым, который в своё время тоже перегнал МиГ-29. Не помню, сам ли он захотел встретиться со мной или мне предложили встретиться с ним, показав его книгу. У меня такого желания не было. Но если в случае с Беленко мотивы его поступка были хотя бы понятны, поскольку он оказался завербован и выполнял задание, то Зуев был обыкновенным предателем, который за деньги продал секреты своей страны.

Я знаю, что он, будучи ещё лётчиком, приезжал поступать в ШЛИ, и один мой младший товарищ даже приходил ко мне и просил, чтобы я за него походатайствовал. Но я тогда ответил отказом, потому что Зуева не знал, а не в моих правилах было просить за абсолютно незнакомого человека. Я благодарен судьбе, что она меня оградила от него, потому что невольно я мог бы оказаться связанным с его предательством.

Я хочу, чтобы меня правильно поняли. На протяжении всей своей жизни я всегда всем помогал. Жена даже часто мне выговаривала: «Вот так бы о собственных детях беспокоился». На что я ей всегда отвечал, что меня уже не переделаешь, да и нам, когда трудно, люди тоже приходят на выручку. Но абсолютно незнакомым людям, особенно если это было связано с работой, я помогал только после того, как близко с ними знакомился и понимал, что они заслуживают моей поддержки. Так было и с теми, кого я рекомендовал в лётное училище и в Школу лётчиков-испытателей. И если эти люди оправдывали мои надежды, я потом всегда их поддерживал.

31. ЭТО ГОРЬКОЕ СЛОВО — РЕКОРД

Что касается плотности воздуха, то я на собственном опыте понял, как сильно она влияет на «штопорные» характеристики. Когда мы начали летать на рекорды, Федотов дал мне возможность установить рекорд скороподъёмности на высоту 20 км. Этот рекорд считался самым тяжёлым, как и тот, который доверили Алику Фастовцу — рекорд статической высоты, принадлежавший американскому самолёту SR-71. Самолёт на такую высоту практически не выходил, и Алику нужно было исхитриться таким образом, чтобы пролететь на участке базы порядка двадцати или хотя бы пятнадцати километров на траектории, на которой перегрузка была бы близка к единице, что соответствовало допуску для горизонтального полёта. Но фактически пролететь этот отрезок надо было как бы по баллистической траектории за счёт динамики машины. Регулировать этот процесс на тех высотах было невозможно из-за сильного запаздывания вариометра и махметра. Пилотировать следовало по производной второго порядка, через тангаж… Даже представить подобное было трудно.

Мы с Аликом и Петром Максимовичем говорили Федотову, что этот режим выполнить невозможно. Так оно в действительности и вышло. Отдельные элементы получались, но чтобы угадать и сделать его именно в данной точке, да ещё при необходимом остатке, надо было обладать нечеловеческими способностями. А с учётом ограниченного количества полётов шансы Алика были равны нулю. Так же, как и мои шансы на установление рекорда скороподъёмности. Напомню, рекорд Смита по скорости достижения высоты 20 км составлял 122,3 секунды. Мне же, чтобы его побить, нужно было показать время около 119 секунд.

Мы посмотрели сетку рекордов. До высоты 15 км они принадлежали американскому самолёту F-15. Нам же принадлежали рекорды на высотах более 20 км. Но самое главное, Смит побил рекорд на отметке 20 км. Именно эта высота была самой ходовой и престижной. И надо было во что бы то ни стало доказать, что она наша. По расчётам ЭВМ, наши возможности составляли 122,8 секунды. А существующий рекорд, как я уже сказал, был 122,3. И когда Федотов подошёл ко мне и сказал: «Вот тебе, Валера, рекорд, который ты очень хотел сделать!» — я вначале обрадовался. Молодость всегда жаждет рекордов. Я вообще был счастлив тем, что занимался лётно-испытательной работой. А тут ещё и рекорд!

Но затем я познакомился с материалами полёта на прежний рекорд, который до F-15 принадлежал Боре Орлову (F-15 его незначительно улучшил). Борис перекрыл рекорд на 8 секунд, а F-15 превысил его ровно на три процента, как того требовали международные правила. Я не увидел объективных возможностей, где и как мы могли бы побить этот рекорд, тем более даже ЭВМ просчитала, что улучшить его нельзя. Предыдущий надо было перекрывать, как я только что сказал, на определённую величину — три процента. Абсолютная величина здесь, в отличие от лёгкой атлетики или плавания, роли не играла. Здесь существовала другая система отсчёта.

Словом, я ощущал всю бесперспективность этого проекта. Но даже простое выполнение полёта на рекорд было для меня делом новым и притягательным. Я уж не говорю о совершенствовании мастерства. Я снова должен был садиться за ручку МиГ-25, на котором были установлены новые двигатели. В этой работе предполагалось очень много интересного. Но всё-таки мне было непонятно, за счёт чего можно было обогнать Смита. Специалисты же говорили:

— А мы и сами не знаем, за счёт чего. Поставлена задача — обязательно побить американский рекорд.

— Так за счёт чего?

— Вот и ЭВМ показывает, что нельзя.

— Да если сделать его по машине, нужно пройти всю траекторию идеально. А так не бывает. Человек же не электронная машина!

— Ну да, но принципиально что-то где-то можно довести в полёте. Там, может, температура поможет. Здесь — динамика…

Откровенно говоря, они и сами не видели, как может температура воздуха сказаться на выполнении этого полёта. Температура не давала того эффекта, на который можно было рассчитывать (к тому же дело происходило летом). Но задача была поставлена, и её надо было выполнять.

На второй план вышел ещё один вопрос, для меня далеко не безразличный. Дело в том, что выполнять рекорды поручалось Федотову, Фастовцу и мне. Было сказано, что, возможно, к нам присоединится Остапенко, но только после того как слетает Федотов и распределит задачи и роли. А между тем в отношениях между Федотовым и Остапенко, хотя они и считались друзьями, наступил период охлаждения. Не у дел оказался и Боря Орлов.

С Борисом меня связывали тёплые, дружеские отношения. Мне нравилась и его техника пилотирования, и его отношение к лётно-испытательной работе, и тот огромный опыт, которым он обладал, и его чисто человеческие и моральные качества. Это был

настоящий, прямой и принципиальный друг и товарищ, которой мог и указать твои недостатки, и поддержать, когда тебе тяжело. Я очень дорожил его мнением. Поэтому я подошёл к Федотову и спросил:

— Александр Васильевич, а почему Борис не участвует в рекордах?

Федотов ответил уклончиво, сказав, что когда Борис делал предыдущий полёт, он не учёл некоторые моменты и не смог добиться лучших показателей. Александр Васильевич лукавил. Я знал, что Борис улучшил показатели, и значительно. К тому же это был совершенно другой полёт, по совершенно другой траектории. Когда я напомнил об этом шефу, то услышал в ответ, что специалисты, мол, не уверены, что Орлов сможет выполнить это задание.

Ситуация складывалась для меня в моральном плане не лучшим образом. Мне не хотелось быть кому-то конкурентом в полётах на рекорды. Боря в это время как раз возился со своей машиной. Я перед этим посмотрел материалы и решил к нему подойти. По материалам было видно, что действительно при выполнении полёта на рекорд у Бориса срабатывала система ограничения помпажа двигателей, которая «срезала» их обороты, которых, возможно, и не хватало для установления рекорда с лучшим результатом. Телеметрия показывала, что угол тангажа сразу после взлёта резко возрастал и достигал 50 градусов, в силу чего происходил излом траектории. И иначе как через снижение перегрузки этот режим выполнить было нельзя.

В то же время к Борису не могло быть никаких претензий. Он строго следовал методике, выбранной специалистами. Претензии надо было предъявлять не к нему, а к этой методике и к автоматике двигателя, которая, кстати, на побитии рекорда существенно не сказалась. Добавлю, что то же самое происходило и при выполнении других режимов, те же нюансы возникали в полёте и у Остапенко, и однажды у самого Федотова. Хотя Федотов шёл по другой траектории, летел на рекорды по другим отметкам высоты и старательно обходил этот режим.

Но мне казалось, что причины в отношении допуска Бориса к рекордным полётам крылись в другом. У нас было несколько нелёгких разговоров в коллективе, во время которых мы, не оспаривая лидерство Александра Васильевича, ждали от него более корректного отношения к подчинённым. Такие разговоры заканчивались, как правило, очередным урезанием наших прав, сокращением лётной практики, уменьшением ответственных заданий, потому что регулировал всё это Федотов. Он умело и хладнокровно пользовался подобными рычагами.

Иногда мы и сами давали слабину в этом вопросе. Если бы мы были более сплочены и разговаривали с шефом немного жёстче, наверное, это возымело бы своё действие. Но надо было знать и федотовский характер, сильный и упрямый, — он всё подчинял своей железной воле. На этой почве у нас неоднократно возникали трения. Борис однажды прямо высказал нелицеприятные претензии к шефу. Федотов вспыхнул глаза его гневно блеснули, и после этого между ними словно чёрная кошка пробежала.

В том разговоре участвовали Федотов, Остапенко, Фастовец, я и Орлов. Каждый из нас высказал свои претензии к Александру Васильевичу, но в весьма мягкой и завуалированной форме. Пожалуй, только Борис говорил достаточно прямо, резко обозначив рамки, в которых, по его мнению, должен держать себя Федотов. После этого я ещё больше зауважал Бориса за его прямоту и мужество. Конечно, и он не всегда выходил на этот режим отношений, понимая, чем это может обернуться. Но в тот критический момент, когда долгожданный разговор состоялся, и не где-нибудь за рюмкой коньяка в гараже или за столом, а на свежую и ясную голову, Борис единственный из всех нас оказался на высоте. Но и пострадал он за это больше остальных. Отголоски того разговора и повлияли на отлучение Орлова от рекордных полётов.

Ведь можно же было Орлову отдать мой невыполнимый рекорд, а Остапенко, допустим, высоту 25 км. Тридцать километров предложить мне. Себе оставить 35 км и динамику. И все были бы, как говорится, сыты и довольны. Но Федотов, как всегда, поступил по-своему. Остапенко дали просто иллюзорную возможность участия в рекордах: Бориса Орлова попросили потерпеть. Алику Фастовцу, нашему всегдашнему молчуну, Федотов поручил рекорд статической высоты сам по себе самый престижный, но, по сути, практически невыполнимый. А себе он взял рекорд, в котором у него даже не могло быть конкурентов: Александр Васильевич побивал своё же собственное достижение, причём, как показывала ЭВМ, с солидным запасом. На 30 и 35 км он бился сам с собой.

Меня такая постановка задания не устраивала. И на душе остался неприятный осадок. Я подошёл к Борису Орлову:

— Борь! Шеф мне сказал, чтобы я делал двадцатикилометровый рекорд. Я посмотрел твои режимы и не вижу в них ничего такого, из-за чего тебе нельзя доверить его выполнение.

Боря ответил философски:

— Валера, что ты будешь его выполнять, что я… Всё равно

этот рекорд нам не сделать. Это видно и по машине.

Я перебил его:

— Да меня волнует не это, а сама постановка вопроса. Если бы мне просто доверили этот полёт и сказали: пришла твоя очередь, Борис свой рекорд сделал, и теперь пора ставить его тебе… Это я бы ещё как-то понял. Но когда говорят, что к Орлову есть определённое недоверие — сумеет ли он выполнить этот рекорд, а я по записывающей аппаратуре видел, что к тебе претензий быть не может… — я считаю, что это несправедливо.

— Спасибо, — сказал мне на это Борис. — Но, Валера, помяни моё слово, ты ещё намучаешься с этими рекордами.

И он как в воду глядел. Был облеточный полёт, который предназначался для опробования новых двигателей самолёта. Затем мне предстояло выполнить пять полётов по программе: первый — для чистого облёта этих режимов, второй — облеточный режим по примерной программе рекорда, но с большим запасом топлива, а дальше по чётко выработанной методике мы должны были произвести три попытки установления мирового рекорда с заданным запасом топлива.

Рекорд этот был важен с политической точки зрения. Именно в это время наше противостояние с американцами, которое было всегда, обрело новое дыхание. «Холодная» война всегда холодная, но иногда становится ещё холоднее.

Однако в первом же пробном полёте, который, по моему предложению, осуществлялся по тому профилю, по которому предстояло совершить этот рекорд, мы сразу же увидели, что рассчитанный профиль никуда не годится. Самолёт не выходил на заданную скорость уже на высоте 50–100 метров. Эта скорость, близкая к ограничению, составляла порядка 1300 км/час.

Тут же со стороны составителей программы послышались недовольные нотки, мол, я неправильно выдерживаю режим полёта. Эти упрёки были мне абсолютно непонятны. Ведь все записи показывали, что двигатели не выходят на заданные параметры.

После анализа мои критики решили, что можно ещё добавить температуру двигателей, за счёт этого увеличить обороты и выйти на предполагаемые характеристики. Двигателисты сделали вторую корректировку, но на заданный режим мы так и не вышли. Тогда начали копать глубже. Впрочем, дело обстояло просто, и двигателисты об этом знали. Их топливная автоматика не обеспечивала максимальной подачи топлива. Насосы выходили на предельную производительность, но эта производительность не обеспечивала достаточного количества топлива для выполнения рекордного режима. Кроме того, чисто

механически наклонная шайба, которая регулировала его подачу, выходила на упор. Всё. Вопрос был закрыт. Перспектива этого рекорда ушла в небытие.

Но я был уже «заведён» на этот режим и чувствовал себя неудовлетворённым. Кроме того, возникла ещё одна трудность. Специалисты стали отрабатывать новую модель рекордного полёта. Мы теперь уменьшали приборную скорость у земли после взлёта до 1100 км/час — на ней насосы ещё обеспечивали свою полную производительность. Далее шли по более крутой траектории, практически вертикально в зенит. На высоте трёх с половиной тысяч метров меняли траекторию полёта с вертикали 80 градусов. На высоте 3,5 км мы должны были перевести самолёт в горизонтальный полёт, но при этом мы входили в такую область, где эффективности стабилизатора для обеспечения расчётной траектории полёта не хватало. По новым расчётам ЭВМ, с учётом нашей коррекции, получалось неплохо до высоты 3,5 км, затем при высоте 4 км — разгон в горизонтальном полёте до 1300 км/час. Но как это сделать, не знала даже ЭВМ. Она нам как бы говорила с усмешкой: вы нашли режим максимальной энергии у земли? — отлично. Я привела вас к высоте 3,5 км, а дальше вы должны разогнаться до скорости 1300 км/час, а вот как это сделать — даже я не знаю. Зато если вы сумеете переломить траекторию с вертикали 80 градусов до 0 и получить на этой высоте сверхзвуковую скорость 1300 км/час, то может выйти неплохой результат.

С одной стороны, уже по нашим расчётам, мы вместо 123-124 секунд, которые нам предсказывала ЭВМ, подходили близко к рекордному результату Смита. И то, что мы могли превысить результат, заложенный в идеальной машине, нас окрыляло. Может быть, из этой окрылённости у меня родилась чуть ли не сумасшедшая, как тогда казалось, идея. А что, если во время вертикального полёта перевернуть самолёт? В результате машина более плавно, за счёт своего веса изменит траекторию. Перегрузка изменится незначительно, а самолёт пойдёт дальше по тому пути, который рассчитали баллистики. В этом перевёрнутом сложении я перехожу на сверхзвук, плавно перевожу машину в нормальный горизонтальный полёт, соблюдая перегрузку в районе 0,5 единицы, и дальше иду уже по рекордным ограничениям.

Вначале эта идея была воспринята как сумасшедшая. Но когда бригада аэродинамиков и методистов лётных испытаний, да и ведущие инженеры, более глубоко рассмотрели мои предложения, они стали понимать, что принципиально такой подход возможен. С точки зрения безопасности к нему, конечно,

вопросы возникали. Никто до нас не выполнял вращение самолёта на предельных приборных скоростях. Эти вращения тоже были связаны с эффективностью поперечного управления машиной. И, по теории, их надо было стараться избегать. Сам излом траектории был нестандартным, да и проход звукового барьера в перевёрнутом полёте был для нас новым элементом пилотажа.

Словом, всё было ново. Но я предлагал ещё и следующее: поскольку при переходе звукового барьера ускорение становится минимальным, то надо было как можно дольше сдерживать последующее увеличение вертикальной перегрузки и дать возможность разгрузить крыло. Перегрузка менее единицы была предпочтительна с точки зрения сопротивления воздуха и потери скорости самолёта. То есть это были небольшие запасы, которые не мог предвидеть никакой компьютер и которые можно было попробовать найти.

Первая «проба пера» вышла достаточно удачной. Как только мы полностью изменили профиль полёта, выскочили по этой траектории, я сделал переворот и в перевёрнутом полёте выполнил остаток режима. Единственное, перелом траектории был произведён не на той высоте, которую мы рассчитали, а на 1500 метров выше опорной, на которой нам надо было разгоняться. Но это была только отработка модели траектории полёта. Как такового, профиля ещё не было. Это был первый облёточный полёт для общего представления и понимания задачи. Тем не менее я выполнил его по заданному плану. В результате мы проскочили отметку 20 км с приличной вертикальной скоростью.

По ходу надо было выключить оба двигателя. А поскольку на заключительном этапе траектория шла вверх под углом 80 градусов, этот угол выдерживать было нечем: приборы зашкаливали, тангаж можно было держать только по косвенным признакам, авиагоризонт уже не работал и, кроме того, ориентироваться не имея в поле зрения землю, было очень тяжело. Впереди было только тёмно-синее небо. И никаких ярких звёзд, как думают многие обыватели.

А дальше самолёт попал в «штопор». И тут я впервые столкнулся с явлением, когда на попытки вывода из вращения самолёт никак не реагировал. И только на высоте 11–12 км, когда он вошёл уже в плотные слои атмосферы, я почувствовал, как машина начинает слушаться рулей, и на десяти километрах она легко вышла из «штопора». Происходило это потому, что скорость самолёта на вертикали после прохода рекордной отметки была очень невысокой — 200 км/час, а потом дошла до нуля.

Я всё подробно рассказал Федотову. Тот не поверил:

— Непонятно, каким образом ты мог сорваться в «штопор»?

Следующие два полёта ушли на отработку примерных профилей рекорда. Мы смотрели, как выполняются заданные показатели времени на каждом отрезке траектории, и где именно идёт отставание от рекорда Смита. В каждом полёте мы проходили два-три участка. После меня этот режим решил выполнить сам Федотов. И тоже попал в «штопор». И точно так же до высоты 12 км его не слушались рули, и только ниже самолёт начинал выходить из «штопора». Это было интересно ещё и с теоретической точки зрения. До нас никто на таких высотах «штопор» не делал.

Наконец мы «собрали» траекторию «по косточкам». В результате получили время около 123 секунд с «хвостиком», что нас, естественно, не удовлетворяло. Но это было уже кое-что. Мы чувствовали, что нащупали правильный путь и подошли к рекорду вплотную. К тому же перед этим нас предупредили, что будет неплохо, если даже мы не превысим, а только улучшим рекорд. Ведь никто из дилетантов не поймёт сообщения о том, что лётчик-испытатель имярек показал достижение выше результата американца Рэя Смита, показанного на самолёте F-15. Обывателю будет понятно, что наш самолёт лучше, что наше достижение, показанное на серийном самолёте, выше американского. Словом, американская гегемония на этих высотах заканчивается и мы держим стратосферу в своих руках.

Рекорды, к слову, можно было попросту штамповать. Можно было браться не только за абсолютные и престижные, но и за простые, которых, с учётом различных классификаций самолётов, можно было наставить целую тьму. Конечно, не все они были престижными. Но дилетанты и большинство обывателей об этом не догадывались. Мировой рекорд для них есть мировой рекорд. Например, на тяжёлых самолётах, особенно женщины, делают за пять-шесть полётов иногда по 130 рекордов! Иное дело — мировой рекорд для специалистов. Они могут подтвердить, что самолёту, на котором этот рекорд установлен, нет равных ни в стране, ни в мире.

Хотя здесь мы поступали некорректно. Это был отнюдь не серийный самолёт, а машина с улучшенными двигателями, которые серийно не пошли. Впрочем, американцы свои достижения делали тоже не на серийных самолётах. Они сняли с самолёта буквально всё, даже краску. Здесь главенствовала политика. Поэтому ни о какой корректности речи никогда не было и не будет.

Самое интересное, что по ходу полётов мы побили сразу на

семь с лишним секунд мировой рекорд Федотова на высоте 25 км. Обрадовались. Не потому, что обогнали шефа, а потому, что нащупали ту методологию, которая могла привести нас к рекорду на высоте 20 км. Но дело стало принимать совершенно иной оборот. Вдруг ни с того ни с сего меня вызвал Володя Щеблыкин и начал делать «промывку мозгов». Хотя сделал он это деликатно, но иначе как взбучкой назвать это было нельзя. Нам вменялось в вину, что мы ушли от стандартной методики. А то, что мы ушли от неё для того, чтобы хоть как-то реально защитить сам проект рекорда на отметке 20 км, что мы улучшили показатели на многих участках полёта, в расчёт как бы не принималось. Да, мы поступили нестандартно. Но ведь и уровень безопасности мы нигде не превысили и в конечном итоге вышли на тот режим, на который и нужно было выйти и который мог дать необходимый эффект.

Двумя днями позже меня вызвал Федотов и сказал что я неправильно готовлюсь к рекордному полёту, что неправильно выбрана его методика и вообще мы занимаемся ерундой:

— И почему ты не берёшь с собой секундомер?

Тут я поступил, наверное, нетактично и сказал:

— Александр Васильевич, по моему мнению, секундомер — лишний и абсолютно ненужный в кабине предмет. Там есть свой хронометр. Но на рекорде я им не пользуюсь, потому что нам нужно всего 120–125 секунд. И потом, делать режим по секундомеру я считаю неправильным.

Федотов возразил:

— Нет, по нему надо выполнять «горку».

— Но какой смысл выполнять «горку», если ты к ней не будешь готов? Нужно делать всё строго по принятой модели, и если ты это сделаешь, тогда и будет рекорд. А если не будет успешной методики, не будет точного выполнения прописанного задания, то без толку смотреть на секундомер. Нужно в каждой точке траектории пройти с заданными параметрами. Вот что требуется от лётчика.

Федотов понимал в душе, что я говорю правильные вещи. Но сам всегда летал с секундомером и требовал этого от других. И моя излишняя самостоятельность только усугубила положение. Тут же всплыла ещё одна тема для разговоров. Оказывается, мы с Белосветом, Сыровым и Игорем Власовым, который тоже работал над этой тематикой, якобы специально, поскольку не получается рекорд на отметке 20 км, задумали побить федотовский рекорд на 25-километровой высоте. Это была чистейшая глупость. Ничего специально мы побивать не хотели, тем более рекорд шефа. Он вышел сам собой из-за того, что мы неправильно

рассчитали начало перевода самолёта в перевёрнутое положение и излом траектории и потому выскочили не на той высоте. Именно поэтому опорная высота, на которой выполнялась «горка», на полтора километра превышала заданную. Отсюда и произошло смещение заданной траектории, закончившееся побитием рекорда Федотова.

Но скандал стал принимать неприятные формы. Мне это порядком надоело, начались даже неприятные ощущения в области сердца — очевидно, невралгия. И тут я вспомнил слова Бориса и поделился с ним своими печалями.

— Я же тебя предупреждал, что ты ещё столько нахлебаешься! — ответил мне Орлов.

Я, впрочем, и сам уже был не рад, что связался этими рекордами. Но попросил, чтобы мне дали возможность по уже отработанному профилю сделать три попытки. Надо сознаться, отработанного профиля рекорда у нас ещё не было. Были только одни гипотезы, по которым мы сделали всего три полёта. А по программе предусматривалось пять облёточных режимов. Я выходил и на заместителя главного конструктора Шенгелая, и на главного конструктора Мативюка. Но бесполезно. Передо мной была глухая стена. Очевидно, они не хотели обострять отношения с Федотовым.

Но дело ведь было не в этом. Пусть бы Александр Васильевич и бил свой рекорд, а мы бы продолжали работать над высотой 20 км. Ведь на 30 и 35 километрах он бил в одном полёте и динамику, и скороподъёмность. Эти рекорды были бы вечными! Так, до сих пор никто не смог побить мировой рекорд Федотова на стокилометровом замкнутом маршруте. Вроде бы это всем было понятно и ясно. Но тем не менее вокруг всего этого стала складываться очень нехорошая обстановка.

Часть III
ЗЕМЛЯ И НЕБО

1. КОНЕЦ РЕКОРДАМ

На этом моя «рекордная» эпопея закончилась. На высоте 20 км мы показали время, на две десятых секунды хуже рекорда американца, хотя имели реальную возможность его улучшить: на том полуторакилометровом излишке можно было наскрести ещё как минимум три секунды. В этом были уверены все. А с вероятностью около 70 процентов мы могли гарантировать, что не только улучшим время Смита, но и установим новый мировой рекорд. С этого момента все разговоры о постоянном профиле закончились. Федотов сказал, что летать он будет сам. Ему стало ясно: новый режим уже есть, и тогда он взялся за него лично. Стало очень грустно и обидно.

Помню, мы собрались вчетвером и долго молчали. Разговор как-то не клеился. Пётр Максимович Остапенко непрерывно курил. Ему было неприятно само положение вещей. Боря Орлов тоже очень переживал, хотя и был доволен, что его это не коснулось напрямую. Алик переживал из-за того, что ему не дали возможности слетать и побить самый престижный рекорд статической высоты, установленный SR-71. С другой стороны, он понимал, что этот рекорд абсолютно невыполним, и тупиковость этого задания тоже его угнетала.

Я был вообще в совершенно убитом состоянии из-за прямого конфликта с Федотовым. Меня как бы косвенно уличили в том, что мы якобы специально пошли по более лёгкому пути. Хотя именно наш путь оказался правильным, ведь и сам Федотов стал летать по этому профилю, а не по тому, который нарисовала машина и который был таким же тупиковым, как и полёт Фастовца.

Мне было обидно за угробленное впустую время и растраченные понапрасну энергию и нервы. Ведь режим был мой и только мой! Помню, один раз привезли режим со скачущей перегрузкой, напоминающей «пилу». И когда Федотов впервые его увидел, то сказал:

— Хм, да тут ясно видно, где потеря. Самолёт болтается по перегрузке и, естественно, теряет скорость.

Игорь Власов, ведущий инженер (техруком был Сыровой), упрекнул меня:

— Что ж ты так режим-то не держишь?

Я говорю:

— Игорь, да не было этого!

А дело в том, что мы выполняли эти режимы вблизи земли при турбулентной атмосфере. Но для того чтобы узнать, от чего

получалась такая перегрузка: от знакопеременной турбулентности или от рулей — надо посмотреть, как управляется стабилизатор. Если стабилизатор при этом стоит ровно, значит, это атмосфера. Если же перегрузка, значит, это ответная реакция самолёта на рули. В таком случае виновата техника пилотирования. Но все знали, что пилотирование у меня как раз идёт с очень мягкой «пилой». Она шла у меня по огибающей, зубцевидных колебаний было очень мало. Мне это было вообще не свойственно. И когда я посмотрел стабилизатор, то увидел, как говорится, свой почерк. Показал это Игорю, и он пошёл на попятную:

— Извини. Я просто не до конца просмотрел все результаты.

Он действительно видел только экспресс-анализ.

Работая над режимом, мы использовали много нововведений, в том числе нами был взят на вооружение и федотовский приём, который мы прозвали «колодками».

Заключался он в следующем. Самолёт был лёгкий, топлива мы брали всего около трёх с половиной тонн. И когда при взлёте выходили на форсажный режим, никакой силы не было, что могла бы удержать машину на ВПП. А начало выполнения рекорда фиксировалось по моменту трогания самолёта с места. И если самолёт даже с зажатыми тормозами начинал скользить по бетонке, то идти на рекорд было уже бесполезно. В этот момент лётчику нужно было работать как автомат. Поначалу мы решили взлетать без закрылков — при взлёте с ними терялось полсекунды. Кроме того, мы сделали более быстрой уборку шасси: вместо семи они стали убираться за три с половиной секунды. В этом мы и отличались от компьютера, который разрабатывал рекордный режим, что могли найти те места в машине и траектории, где можно было сэкономить несколько дорогих мгновений.

Но, как известно, в нашу работу вмешались дела иного рода. И поскольку время полёта и ресурс двигателей были ограничены, Федотов постоянно намекал: мол, пора заканчивать эти полёты. И на все мои доводы о том, что мы только начали отрабатывать профиль рекордного полёта, следовал вопрос:

— Да сколько же можно его отрабатывать?

Это постоянное давление шефа сделало полёты просто невыносимыми как раз в то время, когда мы приблизились к оптимальному режиму на всех отрезках пути. Мы поняли, что угол надо делать не в 70, а в 80–85 градусов, определили и опорную высоту, точку перелома траектории, отметку перехода самолёта на сверхзвуковой режим… Всё это было уже отработано, и оставалось только просто полететь на рекорд. Вот в это время за

него и взялся Федотов.

Он выполнил пять полётов по уже отработанному профилю. Единственное, чего он достиг, так это улучшил свой же собственный мировой рекорд на 25-километровой высоте на 0,4 секунды. Комментировать сие у меня желания не возникало ни тогда, ни потом. Я понял, у шефа в тот момент победила жажда притянуть славу как можно ближе и чтобы рядом с его пьедесталом не было никого. Видимо, поэтому от рекордов был отлучён Орлов, а мне и Алику дали невыполнимые задания…

Но дело было сделано, и оно червоточиной легло на сердце каждого из нас. Смысл моего рассказа не в том, чтобы уличить шефа в его неэтичных действиях. Он был руководителем со своим видением ситуации. Я не хотел выносить сор из избы. Ничего подобного у нас на фирме никогда не было. Вне её стен никто не знал о взаимоотношениях в коллективе. Но справедливости ради, в том числе и ради самого же Федотова, я хочу сказать: не нужно делать из живых людей идолов.

Прошло немало времени. Нет уже с нами Алика Фастовца. И мы собираемся вместе уже втроём — Остапенко, Боря Орлов и я… Когда слышим, как начинают опять петь дифирамбы Федотову, мы не спорим. Это был действительно выдающийся лётчик и великолепный методист. Он всегда боролся за технику до самого последнего мгновения. Сколько раз он выручал фирму, сколько передал нам бесценного опыта! Но любая личность всегда более многогранна, чем о ней думают. Так и Федотов был очень сложным человеком. Порой не просто жёстким, а жестоким. И об этом тоже нужно сказать. Ведь на фоне его личности я хотел показать и других лётчиков.

Совершенно незаслуженно принижалась роль Петра Максимовича Остапенко. За ореолом славы Федотова тот неоценимый вклад, который внёс Пётр Максимович, остался в тени. Мне не хотелось бы, чтобы и об Орлове думали как о каком-то статисте на фирме. Он тоже был выдающимся лётчиком, пилотом самого высокого класса. Да, на его долю не выпало столько экстремальных случаев, но, может быть, именно его мастерство не позволяло доводить дело до ЧП. Как я уже говорил, наибольшее мужество требовалось подчас на земле, когда, например, надо было сказать своему начальнику правду в глаза. Как в том случае, когда мы вступились за Остапенко…

Да, это была яркая, огромная личность, но в то же время очень сложная и противоречивая. Не случайно, когда мы сидели на его поминках, я сказал, что Александр Васильевич всегда присутствует и будет присутствовать рядом с нами. Мы всегда говорим о нём, всегда сравниваем: а как бы он поступил в той

или иной ситуации? Он во многом был для нас эталоном, своеобразной точкой отсчёта. Но я ни в коем случае не хочу делать из него икону. Это только навредит нашей памяти о нём.

Иногда его поступки меня просто коробили. Приведу ещё несколько эпизодов, связанных с нашей испытательной работой. На нашей фирме, как я уже сказал, было не всё так гладко, как это выглядело внешне — единая, сплочённая бригада достойных лётчиков-испытателей, Героев. Коллектив наш действительно был достаточно сплочённый и ровный. Но тем не менее это был клубок нервов — как говорил один мой друг, «ведь не сено возим». Работа наша была отнюдь не сахар. Она имела отношение к большой политике, поэтому неизбежно возникали интриги, связанные с наградами, званиями, материальным благополучием.

После моего памятного катапультирования фирму буквально захлестнула волна мелких и больших ЧП. Случай следовал за случаем — какое-то дьявольское наваждение. Когда я прилетел во Владимировку, у меня подряд в первых же четырёх полётах на МиГ-31 произошли неполадки в работе одного из двигателей. Мне приходилось его выключать и садиться на одном двигателе.

Сама по себе посадка на одной двигательной установке не сложна, особенно когда самолёт лёгкий и ты садишься с небольшим остатком топлива. Но могли быть и другие последствия, особенно если случался отрыв лопаток турбины. Первый такой случай произошёл у Бори Орлова. Затем, после некоторых повторений, очень тяжёлая ситуация возникла у Алика Фастовца, когда от его двигателя вообще мало что осталось. Он буквально рассыпался в воздухе. И потом, когда двигатель был уже вроде бы доработан, отрыв лопатки произошёл и у меня.

Я выполнял показной полёт с одним из инспекторов ВВС. И надо же было такому случиться, что именно в этом полёте у меня отлетела лопатка турбины. Ну, случилось и случилось. Главное для лётчика в этот момент — обнаружить и понять, что произошло. После аварий у Бориса и Алика мы были все «намагничены» на возможность их повторения. И при первом же всплеске показания температуры двигателя были готовы ко всему. Замечу, температура была достаточно тонким индикатором в этом деле. Разница между температурами двигателей не должна была превышать 80 градусов. А деление прибора составляло 50 градусов. Кроме того, надо было учитывать разницу в регулировке двигателей и то, что ты не всегда летел на синхронных оборотах. Всё это часто вызывало «вилку» в показаниях приборов, так что порой приходилось надеяться и на своё чутьё.

Могла сигнализировать о ЧП и сама динамика полёта. Одно

дело, когда за ограничение выходит тот или иной параметр, и совсем другое, когда надо всё время определять разницу температур между двигателями, то есть не ограничительные, а синхронные параметры, что гораздо сложнее. Приходилось проверять синхронизацию работы двигателей на разных оборотах.

Но в показательном полёте всё вышло удачно, если можно говорить об удаче в данной ситуации. За этим случаем последовали ещё три, связанные с другими неполадками, а затем произошла пятая — самая неприятная для меня авария. Полёт осуществлялся на «тяжёлой» машине МиГ-31. Он предусматривал взлёт на полном форсаже с максимальной загрузкой машины с четырьмя ракетами. Температура была на пределе — более 30 градусов. Мы взлетели с Лёней Поповым.

Замечу, что немало экстремальных ситуаций у меня возникало в воздухе именно тогда, когда со мною летел Леонид. Это был, как я его называл, «лучший штурман МАПА». Несмотря на всю свою любовь к другому нашему штурману-оператору — Валерию Зайцеву, который кроме всего прочего был моим личным другом, должен признать: Леонид в данной области был выше Валеры за счёт более сильной теоретической подготовки. Хотя у Зайцева имелись и свои плюсы. Эти два штурмана очень дополняли друг друга. Они оба сохраняли хладнокровие в самых критических ситуациях, могли дать нужный совет, проявляли, когда это требовалось, полную выдержку и терпение. И даже если надо было помочь в управлении машиной, и тот и другой прекрасно с этим справлялись, только Леонид сам просил поуправлять самолётом, а Валеру приходилось порой заставлять это делать. Попов достаточно хорошо пилотировал самолёт. Летал он и на тяжёлых машинах.

Лётчики иногда устают от монотонного пилотирования, иные пилоты на закате своей лётной карьеры начинают равнодушно относиться к различным этапам полёта. Лёня пользовался этим и где только мог впитывал в себя навыки пилотирования. Зная эту его охоту, я тоже всегда, когда это было возможно, давал ему «порулить» на более серьёзной технике.

В этой связи я вспоминаю один случай. Фирма Гризодубовой (НИИ радиопромышленности и электроники) создавала летающую лабораторию для отработки прицельно-навигационного комплекса «Кайра» МиГ-27.

Для читателей, далёких от авиации, поясню, что из себя представляет самолёт — летающая лаборатория и конкретно «Кайра».

Как правило, летающая лаборатория — это транспортный самолёт, в пассажирском или грузовом салоне которого

располагаются блоки расчленённого комплекса (навигационного, прицельного и т.д.). За каждым блоком ведётся наблюдение, осуществляется запись. За индикаторами сидят операторы, и то, что в полёте выполняет один лётчик-истребитель, здесь выполняет целая инженерная команда. Конечно, возможности у такой команды колоссальные. Во-первых, есть возможность в полёте отрабатывать моделирование и методики; во-вторых, контролировать и корректировать функционирование отдельных блоков и агрегатов, вплоть до их замены; в-третьих, операторы свободны от пилотирования, и это повышает безопасность эксперимента; в-четвёртых, записи параметров каждого режима можно обрабатывать в полёте. Итогом такой программы полётов будут готовые алгоритмы, методики, рекомендации. А лётчики-испытатели уже в реальных условиях на истребителях должны подтвердить правильность выбранного подхода.

К тому времени, когда «Кайра», с большим опозданием, вышла, мы уже провели на самолёте все боевые испытания: боевые пуски ракет, сбросы лазерных и телевизионных управляемых бомб… И тут прилетела лаборатория. Вот такая у нас была экономика: сначала комплекс отработали на истребителе, что очень дорого и менее безопасно, а когда программа фактически была выполнена, начинает летать лаборатория. А должно быть наоборот: именно лаборатория должна быть «первопроходцем» по всем аспектам прицельно-навигационного комплекса, и уже по отработанным на лаборатории алгоритмам мы должны были летать на боевом истребителе.

Впрочем, с подобным экономическим казусом мы сталкивались довольно часто. Так, например, было при отработке опытных двигателей. Из-за плохого оснащения лаборатории (это были старые самолёты Ту-16Л с подвеской), как правило, либо отрабатывали очень узкий диапазон скоростей до 400–450 км/час, либо вообще начинали работать тогда, когда опытный истребитель уже вовсю летал по программе. В связи с этим у нас всегда было много ЧП с силовыми установками.

К тому времени, когда мы получили лабораторию, ведущим лётчиком на «Кайре» назначили меня. Я сменил на этой должности Алика Фастовца, который стал заниматься другой программой. Откровенно говоря, работы на фирме хватало, и летать на Ан-24 с «Кайрой» особого желания у нас не возникало. Тем более что с самой «Кайрой», то есть прицельно-навигационным комплексом, работал инженер-экспериментатор, а лётчик должен был просто утюжить воздух. Потом он шёл в настроечную оператора и уже там отрабатывал отдельные приёмы

по «Кайре». Мне это было неинтересно, поскольку комплекс уже был мною отработан.

Но выбора у нас не было, хотели мы того или нет, но обязаны были выполнить программу испытаний на лаборатории — только после этого фирма могла получить деньги, оговорённые в договоре. При этом никого не волновало, что сроки договора институтом были нарушены и лаборатория вышла с большим опозданием.

Поэтому с самого начала я встал на принципиальную позицию и сказал, что летать не буду. На подготовку к каждому полёту с «Кайрой», настройку аппаратуры, тем более на военном аэродроме, уходило очень много времени. Отвлекаться на эти полёты у меня не было ни времени, ни сил. И когда пришло руководство гризодубовской фирмы и напомнило мне о договорных обязательствах, я переадресовал их наверх, предупредив, что буду категорически против. Тогда разработчики лаборатории, поняв, что у них ничего со мной не выйдет, стали заходить с другой стороны:

— Валерий Евгеньевич, как же нам быть? Да, мы опоздали. Но затрачен такой огромный труд всего нашего коллектива. Не могли бы вы пойти нам навстречу? Надо дать инженерам-конструкторам и рабочим хотя бы немного заработать.

Тут мне пришлось сказать:

— Ладно. Обеспечу вам лётчика.

Я нашёл Попова и говорю ему:

— Лёнь, если хочешь, полетай на Ан-24. Будешь летать вторым лётчиком. А заодно познакомишься с «Кайрой». Кстати, ты любишь вникать в прицельно-навигационные комплексы, а этот комплекс достаточно интересен. Он по-своему разнообразен, в нём реализовано много оригинальных решений, и тебе самому будет интересно познакомиться с ним.

Лёня ответил своей коронной фразой, которую повторял очень часто:

— С удовольствием! Как прикажете!

Когда мне в очередной раз позвонил Тецман, заслуженный лётчик-испытатель с гризодубовской фирмы, и спросил, когда же будет лётчик, я ответил ему, что лётчик есть — Леонид Попов. Он полетает с вами и поможет в испытаниях.

— Договорились. Но как он вообще-то летает? — спросил меня Тецман.

— Нормально летает. Хорошо…

До поры до времени всё действительно шло хорошо. Как-то раз они взлетели, и Тецман сразу же сказал Леониду:

— Поуправляй! Ты же истребитель. Это я «бомбёр». А

Ан-24 — штука серьёзная.

Лёня и пилотирует как ни в чём не бывало. Никаких вопросов. Всё очень хорошо. Потом Тецман послал его позаниматься экспериментами. Попов позанимался, возвратился и снова пилотирует. И вот Тецман говорит ему:

— А хочешь попробовать сесть?

Лёня говорит:

— Ну, давайте сяду.

Он уверенно зашёл на посадку, Тецман похвалил его и вдруг спрашивает:

— А раньше ты хоть раз садился на Ан-24?

Лёня отвечает:

— Нет, не приходилось…

Надо сказать, что все лётчики-испытатели летали в Школе и на Ан-24, и на других самолётах. Но Лёня-то ШЛИ не заканчивал. И он уточнил:

— Первый раз в жизни.

— Как — первый раз в жизни?!

Тут Лёня ему и рассказал, что он не лётчик-испытатель, а штурман. Скандал был грандиозный. Тецман стал на меня жаловаться, высказывал претензии и мне. На что я ему ответил:

— Успокойся! Если хочешь долетать программу, мирись с Лёней. Не хочешь — до свидания!

Тецман побухтел-побухтел да и успокоился. Экипаж летающей лаборатории «Кайра» был, конечно, в шоке, что их самолёт сажал штурман. Но этот случай добавил Попову авторитета. Точно такая же лётная подготовка была и у Валеры Зайцева.

А теперь я возвращусь к нашему полёту с Леонидом на МиГ-31 во Владимировке. Погода была жаркой. Взлетали мы с малой полосы. И вот на скорости 300 км/час у меня сработала сигнализация пожара правого двигателя. Я тут же посмотрел на приборы — параметры температуры двигателей показывали норму. Бросил взгляд на ВПП — до её конца оставалось всего метров 500–600. Скорость возросла до 330 км/час. И я понял всю бессмысленность попытки прекратить разбег. Машина тяжёлая, остановить её мгновенно невозможно. Это было понятно, как дважды два — четыре. Не помогут ни парашют, ни эффективное торможение. Поэтому я принял решение продолжать взлёт, сказал об этом Лёне и тут же доложил руководителю полётов о случившемся. Мне сообщили, что за машиной тянется тёмный шлейф.

Перед этим я уже поставил двигатель на «максимал», а затем перевёл его на «малый газ». Приборы показывали, что всё в

порядке. Но пожарная сигнализация, погаснув на «максимале», снова вспыхнула на «малом газе». Я снова попросил, чтобы кто-то в воздухе побыстрее подошёл ко мне и понаблюдал за самолётом. Рядом как раз оказался Володя Кондауров, прекрасный лётчик-испытатель, одним из первых пилотировавший МиГ-29 у земли. (Впоследствии ему было присвоено звание Героя Советского Союза, а также заслуженного лётчика-испытателя.) Прекратив задание, я пошёл левым разворотом на «коробочку» для аварийного захода на посадку. Мне подтвердили, что шлейф продолжает тянуться за самолётом. Тогда я, недолго думая, поставил РУД на «стоп» и остановил дымивший двигатель, включил перекрывной кран, то есть дополнительно отсёк топливо, и систему пожаротушения правого двигателя. Как только я это сделал, сигнализация сразу погасла. Но тем не менее я запросил у руководителя полётов немедленной посадки. Он быстро среагировал и сказал, что к посадке готов.

Машина между тем была тяжёлой и на одном двигателе не тянула. Поэтому обороты сбрасывать было опасно, и мне пришлось заходить на ВПП на большой скорости. Я попробовал слить, сколько мог, топливо. Но остаток всё же составлял около одиннадцати с половиной тонн. И вот на такой тяжёлой машине я заходил на посадку со скоростью целых 420 км/час, а выполнил её на пределе — со скоростью 340 км/час. И как только коснулся колёсами бетонки и погасил скорость до 280, тут же выпустил тормозной парашют. Закатился своим ходом в «карман», выключил второй двигатель, обесточил машину и быстро открыл «фонарь».

Определить внешне, горит двигатель или не горит, было сложно. Мы с Лёней только увидели, что дыма вроде бы нет. С другой стороны, надо было побыстрее смываться от самолёта. Но я ещё не оправился после катапультирования, и из-за своей спины мне не очень-то хотелось с высоты крыла прыгать на бетон стоянки. И я стал ждать, пока подъедет пожарная машина. Лёня, хотя и мог спрыгнуть, тоже не стал этого делать, а предпочёл ожидать машину вместе со мной.

Но машины не было. Тогда Лёня решил прыгнуть вниз, чтобы потом подставить мне свои плечи. Но до его плеч тоже надо было ещё дотянуться. Пока мы раздумывали над этим, показалась наконец пожарная машина. Я вздохнул с облегчением. И тут, словно по традиции аварийных посадок, меня снова ожидал один забавный эпизод.

У военных, как известно, с внешней стороны всё прекрасно, везде и всюду царит уставной порядок, даже колёса машин покрашены белой краской. А чуть копнёшь — оказывается полная

гниль, те же колёса с внутренней стороны давно потрескались. Так вот, я наступил на крышу пожарной машины, и она провалилась…

Сам по себе полёт с полной боевой выкладкой на репетицию уникальной боевой работы был очень ответственным и дорогостоящим. Поэтому когда я прекратил этот полёт, как бы сломав этим всю его организацию, было очень много недовольства со стороны группы, возглавлявшей работы по комплексу. Что особенно меня удивило — со стороны технического руководителя программы Эдика Кострубского, который всегда вызывал у меня глубокое уважение и как конструктор, и как организатор. Впоследствии он стал заместителем главного конструктора и главным конструктором.

Думаю, по своему уровню Эдик уже тогда был достоин должности и зама, и главного конструктора. Но его фигура всегда находилась в тени Анатолия Белосвета. Толя тоже был молодым и талантливым и, как я уже говорил, почти гениальным конструктором, но при этом чересчур самоуверенным и самолюбивым. Чтобы выбиться при нём на первые роли, нужно было менять тему. Но до этого Эдик долго находился и в тени Васильченко.

Васильченко, без всякого преувеличения, можно было назвать могиканином нашей фирмы. Сначала он был заместителем главного конструктора, а потом главным конструктором МиГ-31. Даже сам Беляков признавал, что без Васильченко и Савицкого этот самолёт не был бы создан, не говоря уже о его принятии на вооружение. Именно благодаря их мощным организаторским способностям и кипучей энергии появилась тематика МиГ-31.

Константин Константинович был удивительным человеком. Великолепный аэродинамик, блестящий методист лётных испытаний, он отдал много сил и здоровья нашей лётной станции в Жуковском. Фактически он организовывал всю лётную работу КБ по многим темам, начиная от МиГ-21, МиГ-23 и заканчивая уже МиГ-31. Все эти испытания лежали на его плечах. Как главный конструктор, он особенно ярко проявил себя на теме МиГ-31. Это была чрезвычайно тяжёлая тема: новая конструкция самолёта, совершенно новые двигатели, с которыми никогда не работала военная авиация, абсолютно новый комплекс вооружений с не известной ранее идеологией. До этого комплекса, во многом ставшего революционным, авиационная техника развивалась перманентно. Но новое приходило, как правило, немного сыроватым, поэтому возникало чрезвычайно много различных проблем — и все острейшие.

Когда на нас обрушились различные ЧП с «тридцать первым»,

Бутенко, замначальника ГНИКИ, произнёс в сердцах:

— Да сколько же можно! Вы в конце концов долетаетесь на этом самолёте!

Но испытания всё-таки завершились полным успехом. На тот период машин мы ещё не теряли. Впрочем, в самый критический момент объективность отказала руководству лётными испытаниями. Может быть, каждый трясся за свой мундир и Эдика Кострубского снабдили не до конца правдивой информацией. Может, и он недостаточно строго потребовал от подчинённых точного анализа причин неудачи моего, важнейшего с точки зрения организации будущей боевой работы, полёта. Все сошлись на том, что случилось ложное срабатывание пожарной сигнализации.

Конечно, у меня было своё мнение на этот счёт. Я не отрицал, что ложное срабатывание могло иметь место. Но в любом случае к срабатыванию пожарной сигнализации нужно относиться как к пожару, особенно если это касается силовой установки, — именно так нас учил Федотов. Пожар надо пресекать на самой начальной стадии. Кроме того, существовали и другие признаки пожара. Если срабатывание сигнализации было случайным, тогда при изменении режима работы двигателя красная лампочка должна была гаснуть. Но в данном случае она сначала погасла, а потом загорелась вновь. И даже когда я перевёл двигатель на «малый газ», лампочка продолжала гореть. Она горела и в тот момент, когда я поставил двигатель на «стоп». И только после включения системы пожаротушения она через несколько секунд погасла.

Кроме того, и лётчик сопровождения Володя Кондауров, и руководитель полётов наблюдали чёрный шлейф, тянувшийся за самолётом. И если бы я полетел снова и у меня опять произошло бы срабатывание пожарной сигнализации, я поступил бы точно так же. Я не оспаривал категорически версии случившегося. Но просил специалистов глубже проанализировать причины случившегося и разобраться, что же произошло на самом деле. Ведь не будешь же после этого полёта говорить другим лётчикам, чтобы при срабатывании системы пожарной сигнализации они не спешили бороться с огнём, а ждали, пока пламя охватит всю машину. Тогда вообще надо выбросить эту сигнализацию. Существует твёрдый принцип: лётчик должен относиться к срабатыванию пожарной сигнализации как к реальному пожару.

Но разговоры об этом полёте пошли. После возвращения в Жуковский я поговорил об этом случае с Федотовым. Он мне сказал что-то типа: действовал правильно, хотя и перестраховался. Эта фраза больно меня кольнула. Когда с нами случались в воздухе некоторые непредвиденные ситуации,

Федотов был чрезвычайно скромен на похвалу. Я смотрел на это по-другому. Да, старая инструкторская поговорка гласила: меньше похвалишь — меньше будет задаваться. Если исходить из этого, то методика шефа была понятной. Но когда ты каждый раз недооцениваешь человека, ты тем самым обрубаешь ему крылья. Да, ежедневный риск и частые передряги были для нас нормальной работой. Но порою было просто обидно, когда мы читали сводки происшествий, в которых говорилось, что у такого-то лётчика во время полёта сработала лампочка, даже не красная, а жёлтая, произошёл лёгкий отказ одной из систем, а лётчик не растерялся, проявил выдержку и хладнокровие и привёл самолёт на аэродром. У нас более серьёзные ситуации случались гораздо чаще, а уж на МиГ-31 они повторялись каждую неделю: то летели лопатки турбин, то мы вынуждены были останавливать двигатель по каким-то другим опасным причинам, но про нас вообще ничего не писали. Посадку загруженного самолёта с большим остатком топлива на одном двигателе мы произвели первыми. Но даже этот опыт не был обнародован! И Федотов был одним из сторонников умалчивания этих предпосылок к ЧП. Для окружающих у нас всё было в ажуре.

После моего полёта не был проведён серьёзный анализ того, что в нём произошло. И это здорово аукнулось фирме. Через пару недель подобный полёт выполнял с Лёней Пётр Максимович Остапенко. И на одном из режимов у них возникла та же самая ситуация. Действуя по инструкции, написанной после моего случая (для действий при якобы ложном срабатывании пожарной сигнализации), Остапенко перешёл на пониженные обороты и продолжил работу по заданию. Через несколько секунд сигнализация сработала снова. Ситуация повторялась, но, с учётом потерянного времени, она стала развиваться лавинообразно. Пожар успел разгореться. Пётр Максимович принял все меры к тому, чтобы спасти машину. Более того, он даже решился поначалу совершить посадку прямо в степи. Слава богу, у него возобладало благоразумие, потому что ровной площадки поблизости не было, и он, катапультировался вместе с Леонидом на высоте 80 метров.

Всё закончилось благополучно. Мы были рады видеть их живыми и невредимыми. Начался анализ этого происшествия. И тут пошло… Ни с того ни с сего покатили бочку на Петра Максимовича и Лёню. В основном доставалось Остапенко как командиру экипажа, несмотря на то что он действовал согласно инструкции и в его случае сигнализация всё-таки на время погасла. Но дело касалось потери машины. Поэтому стали поднимать материалы предыдущих полётов. Дошли до моего и

лишь теперь начали его детально анализировать. И пришли к выводу, что пожар у меня всё-таки был — так называемый фитилевый пожар, когда горение начинается не вследствие какого-то локального взрыва или отрыва лопатки, а в результате медленного расползания огня. Температура при этом сначала повышается в небольшом радиусе, и только потом, дойдя до определённой отметки, пожар переходит в стихийную стадию.

Поскольку сначала мои действия были объявлены перестраховочными, а сам пожар — ложным срабатыванием сигнализации, то и разработанные инструкции были под стать этим выводам. Лётчикам советовали относиться к загоранию красной лампочки как к ложному срабатыванию. Пётр Максимович, исходя из этих инструкций, так к этому срабатыванию и отнёсся. Но теперь ему стали говорить, что он действовал неправильно, что надо было сразу РУД ставить на «стоп», включать перекрывной кран и систему пожаротушения. Более того, начали при этом ссылаться на меня.

Это было уже совсем некорректно. Перевернули всё с ног на голову. Здесь я уже молчать не мог. И несмотря на то что Федотов был на стороне тех людей, которые считали виноватым в случившемся Остапенко, я со всей возможной для меня принципиальностью отстаивал на всех уровнях неправоту выводов комиссии. Я ходил и доказывал это Васильченко, высказывал своё мнение Федотову, разговаривал с председателем комиссии Василием Ивановичем Бочаровым, с которым у меня были тёплые отношения. Он, кстати, позвонил мне и предупредил:

— Валера! Ситуация такова, что главенствует мнение о вине Остапенко. Ссылаются на твой случай. Но я знаю о нём и считаю, что ссылка на тебя не совсем корректна. Но против силы я тоже идти не могу, поскольку вопрос принял уже политический характер. И я тебя прошу определиться самому.

Я понимал, что Петру Максимовичу было очень тяжело — он замкнулся в себе и никого ни о чём не просил. Тогда я решил поговорить с Толей Белосветом. Толя мог сам иногда в горячке наговорить лишнего, но в этом случае он поддержал меня, хотя и посоветовал в основном рассчитывать на себя. Я продолжал ходить по инстанциям и добиваться правдивого разбора полёта Остапенко. И несмотря на давление оппонирующей стороны, наша точка зрения всё же возобладала и действия экипажа были оценены комиссией как правильные. Справедливость победила!

Нечто подобное произошло и с Борисом Орловым. Я уже говорил, что МиГ-29 вначале осваивали мы вдвоём с Федотовым, часто сопровождали друг друга. Сопровождали нас поочерёдно в

полёте и наши друзья — Боря Орлов, Алик Фастовец, Пётр Максимович Остапенко, Витя Рындин и Токтар Аубакиров. Сопровождать такую машину, как МиГ-29, было достаточно тяжело: самолёт хорошо энерговооружен, часть его режимов повторить очень трудно.

Ведь что значит сопровождать самолёт? Это означает повторять его манёвры, находиться на всякий случай где-то рядом. И в то же время не мешать выполнению режима, будучи готовым по первому звонку выполнить то, о чём попросит сопровождаемый лётчик, вовремя заметить и предупредить своего подопечного о неладах во внешнем состоянии машины. В воздухе случается всякое — может отлететь элемент конструкции или появиться шлейф дыма. Кстати, в отличие от моего полёта, в случае с Остапенко самолёта сопровождения у него не было.

В идеале следовало бы сопровождать МиГ-29 на его же собрате. Но у нас в то время летала только одна такая машина, позже их стало две. Они обе были опытные и летать на одних и тех же режимах не могли, ибо предназначались для испытания разных систем самолёта: одна испытывалась на аэродинамику, вторая гоняла силовую установку. Одна могла летать только до одних ограничений, вторая — до других. Я уж не говорю о ресурсе. Ресурс опытной машины нельзя сравнивать с потенциалом серийного самолёта. Тем не менее сопровождать испытываемый самолёт необходимо всегда. При этом машина для сопровождения должна подбираться очень тщательно. Например, если она будет не в одной весовой категории с сопровождаемым самолётом, из-за этого могут случиться всякие казусы. А если это самолёт совершенно иного класса, то при сопровождении возникают очень серьёзные проблемы.

Например, когда надо было сопровождать Федотова на МиГ-29 и выбрали в качестве самолёта сопровождения МиГ-25, многие были удивлены. В конце концов, можно было переиграть и выбрать другой самолёт. Но даже если его и выбрали, то, наверное, сначала надо было смоделировать сопровождение, потому что это были самолёты совершенно разных классов. Задачу сопровождения поставили Боре Орлову.

Взлёт у МиГ-29 по сравнению с МиГ-25 происходит практически мгновенно. Борис должен был наблюдать за Федотовым, а значит, взлетать вместе с ним, хотя и с задержкой. Но когда Федотов внезапно прекратил взлёт из-за отказа одного из двигателей, Борис Орлов на «двадцать пятом» набрал уже солидную скорость и тормозить или отворачивать в сторону было крайне опасно. И Борис, как я считаю, принял единственно правильное решение продолжать взлёт, ясно видя, что он не

задевает МиГ-29, в котором сидел Федотов.

Александр Васильевич же в это время открыл «фонарь» и высунулся из кабины. И тут буквально в десяти метрах от него пролетела громадина МиГ-25, управляемая Орловым. Федотов был вне себя от ярости, в полной мере ощутив на себе и шумовой, и психологический эффект от взлетающего рядом МиГ-25. Ему вообще показалось, что самолёт взлетал прямо на него, и перед глазами, видимо, возникла картина столкновения двух машин.

Придя в лётную комнату, Александр Васильевич собрал нас всех и устроил огромную разборку. Такой взбучки не случалось давно. Особенно нелегко пришлось Борису. Шеф отчитывал его в самых жёстких выражениях. Орлов очень тяжело это переживал, а на нервной почве у него, случалось, ухудшался слух. Он откровенно рассказал, как всё было на самом деле. Я прочитал полётный лист и убедился, что Борис действовал так, как они и договаривались с Федотовым заранее, перед полётом. Было ясно: он всё делал правильно, неправильной оказалась сама постановка задачи. Нельзя было МиГ-25 выставлять на сопровождение МиГ-29, тем более взлетать практически одновременно. Но решение-то принимал командир. Поэтому какие претензии к Борису?

Но Федотов с этими выводами не смирился. Его можно понять: он, наверное, оказался единственным человеком в мире, испытавшим подобный шок. Консоли, шасси, которые пронеслись буквально у него над головой, рёв двигателей, метровое пламя из сопел на форсаже в десяти метрах от тебя — зрелище похлеще всяких кошмаров.

Меня вызвал Володя Щеблыкин и сказал:

— Вот видишь, Федотов делает ставку на тебя. Ты фактически его заместитель. Оба летаете на «двадцать девятых»… Он поднял первую машину, ты — вторую, третью, четвёртую поднимаешь… Ты видишь, как он к тебе относится. А теперь обстановка накалена, и ты должен помогать шефу во всём. Я хочу, чтобы в этом случае ты правильно оценил всю обстановку и поддержал Федотова. Когда он будет делать очередной разбор, надо принципиально указать Борису на его ошибки.

Володя Щеблыкин был заместителем Васильченко, а после его ухода наверх возглавил лётную станцию. Он был прекрасным инженером и хорошим организатором, а с точки зрения нравственных качеств — неплохим человеком. Он дружил с Федотовым и Остапенко, хотя к Федотову был ближе. Порой ему было трудно между ними, он старался снимать возникавшее напряжение. Он часто разговаривал со мной по душам и признавался, что иногда попадает в неловкие ситуации из-за того,

что по-человечески ему не всегда бывают понятны действия Александра Васильевича. Правда, он тут же оговаривался, что с узкопрофессиональной точки зрения шефу видней, как поступать в той или иной ситуации.

Я ответил ему так:

— Володя! Мне готовиться к этому вопросу не нужно. Я смотрел материалы, разговаривал с Борисом, слышал и Александра Васильевича. И считаю такую постановку вопроса некорректной. Я бы на месте Бориса действовал так же. Но если быть принципиальным до конца, то главную ошибку допустил не Борис, а вся испытательная бригада, назначившая МиГ-25 на сопровождение, тем более — на взлёте. Ошибка-то заложена здесь, ещё до полёта. А то, что полёт закончился так, — слава тебе, Господи!

2. НЕБО И ДАМЫ

Вы уже знаете из предыдущих глав, какое влияние на развитие авиации могли оказывать женщины-конструкторы. Я имею в виду первоначальную масляную систему МиГ-29. Не меньшее место в жизни лётчика-испытателя занимали и простые, земные женщины Асы лётного дела, спускаясь с неба на грешную землю часто были асами и в делах любовных.

Однажды Олег Васильевич Гудков и Юрий Алексеевич Шевяков поехали по каким-то делам в Москву. У Шевякова был ЗИМ — машина впечатляющая. Надо сказать, что и Гудков, и Шевяков были большими ценителями женских прелестей и большими знатоками женской души. Слухи и легенды об их любовных победах ходили по всему Жуковскому и его окрестностям, пока не добрались наконец до их жён.

Самое удивительное, что и у того, и у другого жёны были настоящими красавицами. Но, видно, лётчикам-испытателям чего-то не хватало. И вот супруги наших героев решили их как следует проучить. И когда Гудков и Шевяков в очередной раз засобирались в Москву, встали на автобусной остановке при выезде из Жуковского.

К этой акции они подготовились основательно. Над ними поработал хороший гримёр. Одеты они были в моднейшие платья: думаю, здесь сработали связи с театральным миром, потому как на голове у них были шляпки с вуалью, что могли позволить носить себе тогда только актрисы.

Когда Гудков увидел, проезжая, незнакомых красивых молодых женщин, он тут же устремил на них свой огненный взор. Шевяков тут же сбавил газ. Они притормозили, спросили, куда ехать красавицам. Те сказали, что в Москву. Одним словом, через минуту переговоров они уже сидели на заднем сиденье ЗИМ а.

ЗИМ — машина роскошная и просторная. Дамы сидели сзади, в глубине салона, поэтому Шевяков и Гудков видеть их лиц не могли. Тем более под вуалями. Недолго думая, наши герои, что называется, «открыли партитуру» и начали кадреж.

Жёны их, как могли, изменяли свои голоса. Гудков всё время просил их приподнять вуаль. Аэродинамика у дам была впечатляющей: я подчёркиваю, и у Гудкова, и у Шевякова жёны были похожи на манекенщиц. Шутки сыпались как из мешка, и немного погодя наши асы предложили попутчицам недалеко от Малаховки заехать в близлежащий лесок и выпить пару бутылок шампанского. На что дамы отреагировали положительно.

У Шевякова в багажнике всегда стояла коробка шампанским,

и торжество по случаю знакомства началось.

Молва по-разному трактует продолжение этой истории. Гудков, видимо, всё же почувствовав что-то неладное, повёл себя сдержаннее. А Шевяков, наоборот, разошёлся не на шутку. Остапа понесло. Бокал наполнялся за бокалом. Юрий Алексеевич даже запрыгнул на капот своей собственной машины. Но тут наступила «трагическая развязка». Они вовремя остановились. Интуиция Гудкова, не раз оберегавшая его в воздухе, спасла и в этом «полёте». Разбор его был, конечно, бурным и строго индивидуальным. Но семейная авария так и не переросла в катастрофу.

Ну, а теперь о сути самого вопроса: какова роль женщины в жизни лётчика-испытателя? И о моём отношении к прекрасному полу. Во-первых, я считаю самым большим достоянием нашей страны не её полезные ископаемые — нефть, газ, золото, серебро, платину, алмазы и другие драгоценные камни, а наших женщин. Потому что лучше наших женщин в мире нет. Я всегда говорил своим ребятам:

— Рухнет всё. Ничего не будет. Но всё равно наши женщины останутся с нами.

Я горжусь своей женой. Она очень красивая женщина, яркая представительница женщин русско-украинского типа — крепко сбитая, с горячим характером. Худенькой она не была даже в юности, но и полной её не назовёшь. Я люблю её от всего сердца, её темперамент помогает мне жить. Я благодарен ей за то, что она подарила мне двух сыновей, которых я тоже очень люблю. Разумеется, я души не чаю в своей внучке, хотя, признаюсь, когда в семье старшего сына ждали ребёнка, я втайне надеялся, что это будет мальчик.

Но я — водолей, и у меня всё время наблюдается какое-то раздвоение натуры. В каком смысле? Иногда я говорю, что семья мешает работе лётчика-испытателя, потому что ты всё время задумываешься: что? чего? как? Я даже проводил опрос, когда отбирал на фирму лётчиков из строевых частей. Ребята-холостяки в возрасте от 24 до 27 лет безоговорочно соглашались на испытательную работу. А вот женатые лётчики того же возраста подходили к моим предложениям более осторожно. Я их хорошо понимаю и не виню за то, что они размышляли над моими предложениями скорее с материальных позиций. Их интересовала не только сама работа. Повышенная степень риска возлагала на них обязанность задумываться над тем, что будет с семьёй, если с ними что-то случится. Хотя работа строевого лётчика тоже весьма рискованна и их семьи тоже имеют большую вероятность остаться вдовами и сиротами, работа лётчика-испытателя неизмеримо

опаснее.

Семья заставляет лётчика-испытателя отвлекаться от работы, думы о ней всегда тяготят его. Но это, подчёркиваю, моё сугубо личное мнение. По-моему в идеале лётчик-испытатель не должен иметь семью. Да, конечно, хорошо, что у него есть дети. Да, конечно, хорошо, что у него есть семья, куда он возвращается после полётов и где его ждут тепло и ласка. Но бывает, что он возвращается уставший домой, ожидая встретить там тепло и уют, а его ждут ссоры и упрёки.

А у него такая работа, что он может вернуться поздно, может задержаться на работе, когда ему после некоторых полётов просто хочется побыть одному и разрядиться. Я помню одного руководителя, который при выполнении жёстких по срокам программ закрывал лётчиков в ангаре и никуда не выпускал их сутками, оставляя, правда, им водку и закуску. Делал он это для того, чтобы лётчики случайно не расслабились и не пошли туда, куда понесёт их ветер. Как говорится, «где вино, там и домино». Исходя из этого, им создавали замкнутую обстановку, чтобы исключить любые раздражители, которые могли сказаться на ходе испытаний. Да, это похоже на концлагерь, но концлагерь вынужденный. А что начинается, когда о какой-нибудь аварии узнаёт семья лётчика! Слёзы, истерики. И ты должен успокаивать свою жену в то время, когда тебя самого-то надо успокаивать. Поэтому могу сказать, что даже с чисто практической точки зрения семья отягощает.

С другой стороны, когда ты приходишь домой, видишь жену, ребят, ты сразу же погружаешься в обстановку тепла и уюта. Но опять же, если бы у тебя не было детей, то в критических ситуациях ты бы действовал более хладнокровно и уверенно, более трезво и чётко. Я говорю не о том, что семья очень сильно влияет на действия лётчика в экстремальных ситуациях, но свой процент неуверенности, пусть и малый, она, безусловно, даёт.

Конечно, мы старались лишний раз не волновать своих жён и рассказывали им далеко не обо всём, что с нами случалось в полётах. Об одном таком случае моя жена Оля не знает до сих пор.

Я полетел на МиГ-25 на проверку системы кондиционирования на большом махе и на большой «площадке». Я должен был долететь до Тамбова, там сделать разворот на 180 градусов и вернуться в Жуковский. И вот в этом довольно напряжённом полёте произошёл отказ системы кондиционирования. Если бы в кабину поступал холодный воздух, беды большой в этом отказе не было бы. Но, на моё несчастье, воздух пошёл горячий, а заслонку заклинило в заднем

положении, и что бы я ни делал, воздух перекрыть не мог.

В результате и кабина, и все рычаги управления так раскалились, что дотронуться до них было практически невозможно. А мне ведь надо было управлять самолётом! Вот я и управлял поочерёдно двумя пальцами то левой руки, то правой. До какой температуры раскалилась кабина, так и осталось тайной. После полёта мы посмотрели датчики температуры по записям КЗА и увидели, что когда произошёл отказ, температура буквально за минуту от +22 градусов стремительно дошла до упора 120 градусов и там зашкалила.

Мне всё-таки удалось выполнить посадку. Но когда техник попытался открыть «фонарь», он едва не обжёг руки. Кое-как общими усилиями «фонарь» открыли, помогли мне выбраться наружу и быстро стали снимать колпак скафандра. И вот тут техник получил самый настоящий ожог. Я же, можно сказать, отделался лёгким испугом.

Когда мне помогли последовательно снять с себя комбинезон из искусственного волокна, плотный костюм ВМСК, высотнокомпенсирующий костюм и гигиеническое шёлковое бельё, я обнаружил, что, хотя моё бренное тело было защищено четырьмя степенями защиты различного качества, на ноге у меня образовался ожог от планшета. Этот планшет, в котором мы ведём записи по полёту, — непременный атрибут нашей испытательской жизни. Вот он-то, зафиксированный у меня на бедре, и оставил ожог, похожий на ожог от утюга. Мне его тут же обработали, наложили повязку, но ходил я с трудом.

Конечно, когда я пришёл домой, жена это тут же заметила и спросила, что со мной случилось. Что я мог ей ответить? Рассказать правду? Разумеется, нет. Пришлось на ходу сочинять небылицу:

— Понимаешь, Оля, меня срочно вызвали в министерство к высокому начальству, а брюки оказались мятыми. Времени на то, чтобы их нормально погладить, не было, и ребята решили погладить их прямо на мне. Вот и погладили… вместе с ногой.

Получилось довольно складно, жена мне поверила, только долго ещё причитала и сетовала на нашу бестолковость и неосмотрительность. Представляю, что было бы с ней, расскажи я ей правду! Надеюсь, за давностью лет она простит мне ту невинную ложь.

Мы, лётчики-испытатели, — народ хотя смелый и отважный, но, наверное, самый чёрствый на земле. А может быть, все люди такие? Мы часто говорим о том, что надо помнить о своих товарищах. Но, к сожалению, мы вспоминаем их лишь изредка. Воспоминания и память — это совершенно разные вещи.

Воспоминания — как листки календаря: праздник, день рождения, день гибели твоего друга. А память — это совершенно другое. Помнить — это значит постоянно отдавать дань уважения этому человеку, помогая его семье — морально или материально, заботясь о ней, участвуя в устройстве её быта. К сожалению, у нас помнят человека полгода, год, а потом о нём забывают, и его семья остаётся один на один со своими проблемами. И вроде бы как и не было друга. Вот за рюмкой водки иногда его вспомним. А чтобы прийти в его семью, помочь в чём-то… Чёрствость — одна из основных черт нашего времени. Я в полной мере отношу это и к себе.

У меня ушли из жизни два очень близких друга — Алик Фастовец и Миша Комаров. И должен сказать честно, я мало помогал их семьям. Конечно, я не был безразличен к их делам, принимал в них посильное участие, но не с тем рвением, с каким мог бы. То, что я делал, я делал не через силу, но с напоминанием. Не я им звонил, а они выходили на меня. Они мне напоминали о себе, хотя я сам должен был о них помнить.

Но, подчёркиваю, эти чёрствость и сухость, за редким исключением, свойственны большинству лётчиков-испытателей. Иногда спросишь кого-нибудь: «А чем ты помог этой семье, кроме того, что приехал на поминки, выпил и посидел?» Чаще всего оказывается, что ничем. Потому что для того, чтобы пробить квартиру или устроить детей погибшего на учёбу, нужно время, надо напрягаться, ходить по инстанциям, добиваться. А мы от этой рутины убегаем. Понятно, что и своим детям мы отдаём не столько, сколько могли бы дать, что нас тоже не красит.

Тяжело во всём этом признаваться, но это действительно так и от этого никуда не денешься. Я понимаю, что положительных черт моему имиджу эти признания не добавляют, но всё же по мере возможностей я стараюсь быть и добрым, и заботливым. Увы, должен констатировать, что во многих вещах я такой же, как все. Может, где-то чуть лучше, но всё равно такой же.

И вот как раз женское тепло помогает уйти от этих мучающих тебя вопросов, неудобных мыслей. Порой это может быть тепло женщины, с которой лётчика не связывают узы брака. Мне повезло. Я люблю свою жену и свою семью. И благодарен судьбе, что за многие годы нашей совместной жизни сохранил влечение к жене как к женщине, что говорит о глубине моего чувства.

Но иногда я говорю своим подчинённым и коллегам:

— Если вы будете холостыми — это поможет вашей работе. Вам будет гораздо легче. Вы сможете встречаться с разными женщинами без угрызений совести.

Хотя, конечно, мимолётные встречи распаляют и распыляют

человека. Когда у тебя нет семейного угла, это сразу видно по твоему неухоженному виду — мы ведь живём не в Америке, а в России, и уровень сервиса не сравнить. Так что единого рецепта в решении этого вопроса нет. Но я считаю, что для лётчика-испытателя семья в любом случае является тяжёлой ношей. Слишком много я видел слёз и страданий. И скажу вам, нет более тяжёлой минуты, чем когда мы приходим в семью своего друга и говорим: «Твоего Мужа больше нет. Твой папа больше не придёт…» Этот путь сродни пути на Голгофу. Я не пожелаю и врагу этих минут разговора с жёнами погибших товарищей.

Признаюсь, когда у нас ещё были в силе парткомы, ко мне периодически приходили жёны лётчиков жаловаться на то, что их мужья «гуляют», и я всегда говорил им так:

— Извините, но я не политотдел. И прошу вас этими жалобами меня не утомлять.

Потому что эти «гуляния» мне уже порядком надоели. Да и как я могу что-то вдолбить в голову человеку, когда сам же ему всегда говорил, что в этом ничего плохого нет. Это моё кредо. Я действительно считаю, что это — нормальное явление. Я понимаю, что такое отношение к столь деликатному вопросу может вызвать негодование у той части читателей, которые смотрят на него с позиций крепкой семьи и моральной устойчивости. Пусть моя точка зрения непопулярна, но я ничего плохого в этом не вижу и честно об этом говорю.

Если ты встретил человека, который может тебе дать то, чего ты не получаешь в семье, помогает снять напряжение, уйти от печали, значит, так распорядилась судьба. Я против аморального образа жизни, когда начинают волочиться за любой юбкой. Я, например, даже за легализацию проституции: пусть одни занимаются такой «работой», если их не может по-иному трудоустроить наша власть и если есть дефицит этого «производства», а другие получают то, что недополучают у жены. В любом случае такое организованное «производство» лучше, чем вольные «ночные бабочки», слоняющиеся по Тверской улице и Котельнической набережной и прячущиеся в близлежащих подворотнях. Хотя лично я не воспринимаю платную любовь как средство расслабления и получения удовольствия и потому никогда ею не пользовался. Это не для меня. Но я воспринимаю это явление как существующую действительность, как элемент рыночной экономики. Пусть уж лучше эти «жрицы любви» официально платят налоги, как и остальные участники рыночного общества.

Некоторым больше по душе, как сказал один мой товарищ, «домашний уют в чужом доме». Часто говорят: мой муж связался с

такой-то… С какой? С такой же, как и они. Если бы тех, к кому ходят, было всего две или три, уверен, их бы давно уже взяли и удавили сами женщины. Но ведь их же великое множество. Самое интересное, что в их число входят и эти обманутые жёны. В связи с этим я вспоминаю своего друга Алика Фастовца.

Когда он ушёл к другой женщине, то вокруг, как обычно, возникли слухи и сплетни, его начали убеждать, что он должен вернуться к «родной жене». Но я-то знал, что она относилась к Алику, человеку по натуре удивительно мягкому и тихому, довольно резко и почти пренебрежительно. Причём не стеснялась показывать своё отношение к нему в присутствии не только близких друзей, но и малознакомых людей.

Естественно, это не могло не коробить Алика. Будучи очень тактичным, он никогда не говорил об этом, только больше курил и выпивал. Бесконечные стычки семью отнюдь не укрепляли. А потом он встретил женщину, в которой нашёл то, чего был лишён в своей семье. Поэтому когда мне говорили, что она увела Алика у жены, я отвечал:

— Может быть, это и так. Но она дала ему то, чего ему не хватало. И дело не в том, красивее она или некрасивее, в конце концов, у каждого свои критерии женской красоты. Я могу сказать только одно: Алик наконец нашёл то, чего всегда был лишён, или же то, что из семьи ушло. Вот и всё.

Алик поступил честно, честнее многих из нас. Он не обманывал свою жену, просто признался, что влюбился в другую женщину и решил к ней уйти.

Мы долгое время жили в обстановке, когда не только «аморалка», но и выпивка были строго наказуемы, если имели какие-либо последствия. А уж если какая-то несанкционированная связь… — тут вообще крышка.

Однажды после возвращения из загранкомандировки стали разбирать одного сотрудника (а я был руководителем делегации). Поводом для этого стали письма к женщине, с которой он познакомился во время командировки. (Ох уж эти «стукачи» — до всего докопаются!)

Я спросил: а что в этом плохого? — А то. Этого нельзя делать, — лаконично ответили мне.

Оказывается, тот, кто работает с секретными материалами, по всем инструкциям и наставлениям не имеет права иметь несанкционированную связь с иностранкой. Наверное, в данных инструкциях есть своя правда. Но я, например, увидел в их отношениях просто взаимную теплоту. Человек, может быть, в первый раз влюбился. И она в него влюбилась, я это прекрасно видел. Это были те же Ромео и Джульетта, только иной

возрастной категории. Теплота и искренность их чувств подтвердилась будущими отношениями. А тогда меня упрекали в том, что я им помогал.

Я им действительно помогал, только просил их не афишировать свои отношения. Но, видимо, кто-то «стуканул» в особый отдел. Однажды мне оттуда сообщили, что мой сотрудник собирается на свидание. Я пообещал вызвать его и загрузить работой. Я его действительно «загрузил». Вызвал к себе, дал ему машину и сказал:

— Давай, жми к ней. Скажешь, что по моему заданию. И постарайся прибыть к началу рабочего дня, не опаздывай.

Он так и сделал. Но его поездка не осталась незамеченной — «доброжелатели» всегда найдутся. «Наблюдатель» тут же отреагировал в том духе, что мало того, что сотрудник вступил в несанкционированную связь, так ещё и руководитель делегации ей способствует.

— Да, — ответил я бдительному товарищу, — я могу подтвердить, что он отсутствовал ночью, но на работу явился вовремя. Я ему сделаю замечание, что он нарушил единый распорядок дня. Но ведь мы за него не расписывались. В конце концов, мы не в военном лагере, Да и чего мы боимся! Ну, было у них что-то. Так и слава богу! Мы заработали дополнительные очки. Он постоял за звание русского мужика, который не «руссо интеллигенто — туристо импотенто», а настоящий русский мужик.

Вообще так называемая «служба раннего оповещения» выковывалась в нашей стране годами. Увы, даже демократические перемены в обществе мало что в ней изменили. И хотя фискальство должно быть противно человеческой природе, люди всё равно продолжают им заниматься. Ну ладно, кто-то занимается этим профессионально — это одно дело. И совсем другое, когда за него берутся стукачи-сексоты. Такие люди приходили с докладами и ко мне, я их, конечно, выслушивал и просто говорил в конце:

— Спасибо за внимание.

Некоторых такой ответ не устраивал, они настаивали на том, что по их «сигналу» я должен принять меры, намекая, что в противном случае информация пойдёт выше. Я всегда ставил их на место, благо они, как правило, были нечисты на руку, и я такой информацией располагал. В таких случаях я говорил:

— Ты бы поменьше маек прятал, которые получил там-то… А ты бы те значки, которые тебе дали на сувениры, не продавал на улице… А уж если продаёшь, то не завышай согласованную с руководством цену.

Иными словами, я заставлял их молчать, давая понять, что в случае чего включу свой «форсаж» и мало им не покажется. Я понимаю, что держать таких людей «на крючке» — не самый лучший приём. Но, к сожалению, иногда, чтобы сохранить статус-кво, приходится действовать и такими методами.

Между прочим, мнение, что людям, побывавшим в экстремальной ситуации, необходимо расслабиться с помощью вина и женщин, бытует очень давно. Даже в исторической литературе можно найти эти же мысли. Поскольку работа лётчика-испытателя напрямую связана с экстремальными ситуациями, в которых ему приходится заглядывать смерти в глаза, такое времяпрепровождение, наверное, обосновано. Ни у одного начальника не поднимется рука отправить лётчика в полёт, если тот запросил тайм-аут.

3. ПЛАТА ЗА НЕБО

Небо жестоко и неумолимо берёт с человечества горькую чёрную дань за право проникновения в его владения.

Я уже коснулся испытаний МиГ-23. При работе над этой машиной на облёте «десятитонника» мы потеряли Мишу Комарова. До сих пор неизвестно, что произошло. Не берусь утверждать, но подозреваю, что в спешке самолёт только частично заправили кислородом и в системах остался инертный газ. Им заправляют баллоны в целях безопасности перед заполнением их кислородом. Вся фирма спешила. Программа «десятитонника» была тогда очень актуальной. Нужно было резко повышать мощность двигателя. Механики и техники — все работали «до потери пульса». И, наверное, нейтральный газ не спустили, а только слегка поджали его кислородом. Давление со 130 атмосфер поднялось до 160. Нейтральный газ на вкус и запах не определишь. И лётчик постепенно засыпает. По тому как Миша вяло отвечал на вопросы руководителя полётов, как он вёл себя на режиме, по тому, что не было его характерной «пилы» во время облёта «десятитонника», можно утверждать — он просто заснул… И только когда самолёт уже почти врезался в землю он, видимо, очнулся и снова взялся за управление. Но, увы, было уже поздно.

Эта катастрофа нас всех просто сразила. Катастроф на фирме не было давно — только аварии. Были серьёзные травмы, особенно у Георгия Константиновича Мосолова — шеф-пилота, который возглавлял испытателей до Федотова. Он дважды катапультировался после тяжёлых режимов и очень сильно пострадал. Помню, когда я ещё учился в школе, мы всем классом читали бюллетень в «Комсомольской правде», в котором освещалась борьба медицины за его жизнь. Потом, придя на фирму, я узнал его поближе. И хотя, по рассказам, у него тоже был очень тяжёлый, самолюбивый характер, я скоро проникся к нему симпатией. Может быть, те, кто рассказывал о его характере, были по-своему правы. Но мне Мосолов запомнился своими увлекательными рассказами об истории авиации.

В 1958 году погиб Володя Нефёдов. Он разбился при посадке на МиГ-21. Володя сажал самолёт без двигателя. В случаях, когда не хватает гидравлики для управления самолётом, было предусмотрено переключение на электрическую систему, которое занимает полторы-две секунды. И надо же было такому случиться, что это переключение произошло на самом ответственном этапе посадки — на выравнивании. В результате самолёт сильно ударился о ВПП. Володя получил тяжёлые травмы

и скончался в больнице. Замечательнейший был лётчик, самый молодой (в 31 год) Герой Советского Союза.

Последней потерей перед Мишей был Игорь Кравцов, разбившийся в 1965-м. Он попал в «штопор» и пытался из него выйти, но увы… Он так и упал вместе с самолётом. Комиссия, расследовавшая причины аварии, установила, что попадание самолёта в «штопор» было спровоцировано разрушением стабилизатора, и шансов вывести его у Игоря не было. Но он этого не знал и боролся за спасение машины до самого конца, хотя и был обречён.

И вот Миша — в 70-м.

В тот день, 16 сентября, мы как раз летали. Я был в воздухе, когда поднимался Миша. Была сильная, густая, плотная дымка. Время — где-то около четырёх часов дня. И вдруг в эфире засуетились. Стала поступать лихорадочная информация, диаметрально противоположная. Она начала будоражить нас. Сначала разнеслось, что один из наших лётчиков погиб. Всё стало ясно. Мы и сами это чувствовали, потому что сигнала о катапультировании — «пищалки» — не было. С другой стороны, и расстояние было довольно далёкое.

Потом к месту катастрофы полетел Игорь Волк на Ил-28 и сказал, что видел гондолу фюзеляжа во дворе деревенского дома, но разглядеть, что с лётчиком, не смог. Он дал наводку, и туда полетели наши специалисты. Связались с районным центром, и им сказали, что лётчик погиб. Когда мы с Федотовым подъехали к КДП, там уже находился Игорь, рассказавший, что пролетал над местом катастрофы и видел уцелевший «фонарь». Значит, Миша не катапультировался. Мы, что естественно в такой ситуации, переспросили Волка:

— Как, это точно?

Игорь ответил, что почти уверен, но на сто процентов гарантию дать не может — ведь пролетал он всё-таки на реактивном самолёте. И хотя он минимально снизил скорость, было удивительно, как он вообще нашёл место падения самолёта.

Расстроенные, мы зашли на КДП. Ничего, опровергающего трагическую информацию, нам не сообщили. Мы поехали к себе с тяжестью на сердце. И всё-таки надеялись: мало ли, вдруг и Волк, и местные власти ошибаются. Все, как один, решили закурить. Курить ни у кого не оказалось. Нас угостили «Беломором». И вот мы жадно дымим с Володей Щеблыкиным, в это время раздаётся телефонный звонок с КДП, и кто-то нам радостно говорит: с места падения сообщили, что пилот жив.

Сколько у нас тут было радости! Мы подпрыгнули до потолка. Федотов побежал к машине. Я запрыгнул в неё вслед за

ним. Это было в половине восьмого вечера. Мы помчались к КДП. Там нам подтвердили: поступила информация, что лётчик жив и находится в больнице. Состояние его таково, что дней через пять — через шесть он будет играть в футбол. Всё нормально. Радости нашей не было края. И вдруг мы увидели, как погасли улыбки на лицах дежуривших.

— В чём дело?

— Да прошёл ещё один звонок.

Оказывается, информация была ошибочной. Как нам потом рассказал Пётр Максимович Остапенко, полетевший на место катастрофы на вертолёте, самолёт развалился ещё в воздухе, потому что вышел за ограничения и по скорости, и по маху. У него отвалилась гондола КЗА и упала на дом. Она прошила насквозь крышу, пронзила потолок и вонзилась в стол, в такой здоровый крестьянский стол. А за столом сидел в это время ребёнок лет шести и читал букварь. Поднялся столб пыли. На скамье и столе отпечатались попка, ладони мальчика и силуэт раскрытой книги. Малыш потерял сознание и потом долго не мог прийти в себя. Его отправили в больницу. Там его обследовали, увидели, что это просто нервный шок и дали информацию: человек будет жить и через пять-шесть дней выпишется из больницы.

Когда вертолёт сел на место трагедии, с него передали уже точно, что лётчик находится в кабине самолёта и надеяться нам не на что.

Мы с Федотовым вернулись в машину. Я в первый и последний раз увидел, как плачет этот сильный и мужественный человек. Он лёг на руль и сказал:

— Валерка, ты не представляешь, как мне сейчас тяжело!

Он словно оправдывался за слезу, скользнувшую по его щеке. Миша Комаров был его любимым учеником, которого он воспитывал ещё курсантом.

Мы медленно-медленно ехали к своему ангару. На середине стояночной площадки Федотов остановился — впереди темнела толпа, человек четыреста, почти вся лётная станция. Никто не ушёл с работы, все остались ждать. Все смотрели на нас… Мы остановились перед ними на расстоянии метров пятидесяти. Сил доехать до них и что-то говорить ни у меня, ни у Федотова не было. Это были самые тяжёлые метры в моей жизни. Александру Васильевичу было, конечно, тяжелее. Но и я потерял друга. Мои первые шаги на фирме делались под непосредственной опекой Комарова.

Мы вышли из машины. Никто уже ничего не спрашивал. Все поняли по нашему виду, что Миша погиб. Мы поднялись наверх.

Федотов попросил меня заняться документацией. Прилетел Остапенко. Сообщили во Владимировку, там сидели Боря Орлов и Алик Фастовец, готовившиеся к «показухе» — учениям «Кристалл» для Брежнева. После тягостных документальных процедур Федотов сказал:

— Давайте заканчивать. Завтра разберёмся!

И мы весь вечер поминали Мишу. Не знаю, сколько мы выпили — очень много, но и Петра Максимовича, и Федотова, и меня хмель абсолютно не брал. Но ещё до выпивки были очень тяжёлые минуты, когда мы должны были зайти к Гале Комаровой и сообщить ей эту весть. Это было невыносимо… Я всегда старался избегать этого. Я пошёл на это ещё только однажды, когда погиб Александр Васильевич Федотов и я должен был сообщить об этом его жене, его Гале.

Федотов, Остапенко, Михаил Александрович Проценко — начальник нашей штурманской службы, Володя Щеблыкин и я пришли к Гале Комаровой. Позвонили, Галка вышла с маленькой Галочкой и сказала нам весело:

— Ну что, мой опять небось куда-нибудь улетел или ещё задерживается? Говорите, чего? Давайте проходите за стол.

А маленькая Галочка вдруг неожиданно спросила:

— А папа погиб?

И так она это сказала, что Михаил Александрович заплакал. А сказать правду должен был именно он, потому что больше ни у кого из нас на это не было сил. Мы это доверили ему. Но он заплакал и начал говорить что-то бессвязное и успокаивающее Гале. Но Галя сразу села на табуретку в коридоре и стала повторять:

— Нет, нет. Этого не может быть.

Она повторяла это то ли себе, то ли нам. А маленькая Галочка даже не плакала. Она не хотела верить тому, что сама же сказала. Я тогда впервые понял: маленькие дети могут быть очень проницательны. Стоило ей только увидеть наши лица, как она сразу всё поняла. А Галя-старшая стала анализировать наш приход, подумала, что Миша, может, где-нибудь «загудел» или уехал в командировку… На худой конец, действительно могло что-то случиться, но ведь Мише уже приходилось катапультироваться. Но чтобы погиб? Может быть, в глубине души у неё и была такая мысль, но она её отгоняла.

Наши жёны всегда ждут страшного известия… Такая уж у нас работа. По статистике, у лётчиков-испытателей самая короткая жизнь — от 39 до 41 года. Эти цифры говорят сами за себя. Но обычно замалчивают ещё одну впечатляющую цифру. Все забывают, что лётчик приходит на испытательную работу после

окончания Школы лётчиков-испытателей где-то в 30–32 года, а значит, его жизненный цикл заканчивается уже через семь–девять лет. Тем более — на фирме, тем более — на истребителях, где вероятность трагического исхода очень высока. Но тем не менее повседневная жизнь, текучка позволяют отогнать эти дурные мысли. Ведь если всегда об этом думать — можно просто свихнуться. Я всегда удивлялся стойкости наших жён, которые могли это всё перебороть и перечувствовать. Поэтому они раньше времени и седеют. Мы выпили у Галочки, затем поехали ещё куда-то, а закончили в гараже у Федотова. Я поехал ночевать к Остапенко… Утром мы вышли на работу часов в одиннадцать. Надо было смотреть документацию. Я занялся лётными книжками. Начала работать аварийная комиссия…

Когда мы хоронили Мишу, то за похоронной маетой, которая легла, естественно, на нас, мы забыли заказать венок от самих себя, то есть от лётчиков фирмы, от его друзей… Заказали и закупили от всех — от руководства, от конструкторов, а от себя забыли. Только накануне похорон, в пятницу после обеда, Федотов вспомнил об этом и сказал мне:

— Валера! Бегом, немедленно езжай в похоронный магазин и возьми хотя бы венок и ленты. А уж надпись я сам сделаю. Купи только ещё у них тушь.

Я уже говорил о том, что шеф, не имея художественного образования, великолепно рисовал. И подписать ленты печатными буквами для него большого труда не составляло.

Мы с нашим водителем, Иваном Матвеевичем Роднушкиным рванули на «Рафике» к ритуальному магазину. А тот не работает: у гробовщиков шло профсоюзное собрание. К тому же мы приехали за час до закрытия.

— Ребята, у нас завтра похороны, друга хороним. Будьте добры, продайте хотя бы венок и ленты, — попросил я.

— Да у нас все приходят и просят то для друга, то для единственного сына или брата. Все единственные! — философски ответили мне работяги.

Кое-как я уговорил их с помощью денежных знаков, и один из них, уже приготовившийся навешивать замок на дверь магазина, запустил меня вовнутрь и сказал:

— Сам разбирайся!

Мы зашли в помещение, где они проводили свои профсоюзные собрания. Посередине комнаты стояли столы для заседаний, а вокруг — на полу, вдоль стен — лежали и стояли гробы, венки и другие атрибуты похоронного быта. Эта обстановка подействовала на меня совсем удручающе. Я впервые попал в небольшой сборочный цех по производству скорбного

товара.

За одним из столов «заседали» несколько закусывающих товарищей. Я снова изложил им свою просьбу. В ответ мне пришлось услышать, что касса закрыта, они уже не работают и прочее. И тут вижу, что Иван Матвеевич застыл неподвижно и на что-то смотрит. Я спросил его:

— Иван Матвеевич, что вы так смотрите? Я уже договорился. Дадут и венок и ленты.

— Да ты посмотри!

И тут я увидел над головой два красочных плаката. Один из них гласил: «100-летию Владимира Ильича — достойную встречу!». Это было понятно, шёл 70-й год — год столетнего юбилея вождя, и этот плакат, видимо, просто позабыли снять. А рядом висел другой транспарант: «Пятилетку — в четыре года!». Я невольно улыбнулся. Конечно, можно было понять, что у них тоже производство, хотя и весьма специфическое, такие же планы, как у всей нашей бедной страны. Но ведь всё-таки должно оставаться чувство меры и такта.

Мы забрали венок с лентами, отдали их Александру Васильевичу, и он написал красивым шрифтом памятную надпись Мише от нас. Получилось, что мы не только сами купили венок, но и подписан он был рукою нашего шефа.

Это была наша первая жертва, принесённая МиГ-23. Вторым стал Витя Жуков, который погиб на «показухе», к которой готовились Боря Орлов и Алик Фастовец. Затем из безнадёжной ситуации, из развалившегося самолёта катапультировался Алик Фастовец, который полетел на перегрузку. Ситуация действительно была практически безнадёжной. Ему нужно было достичь перегрузки 7,5 единиц. Этот режим выполнялся очень тяжело. Выйти на этот пик перегрузки, тем более на максимальной приборной скорости, было невероятно трудно. Когда Алик пошёл на этот режим, при перегрузке 4,5 единиц самолёт разрушился. Но из развалившегося самолёта, между двумя взрывами, Алик сумел катапультироваться. Впоследствии инженеры обнаружили технологический брак в конструкции второго бака.

Когда Алик прилетел из Владимировки, мы обнялись, расцеловались и поехали ко мне домой. К тому времени я уже переехал в Жуковский. Он остался у меня ночевать, мы как следует с ним выпили. Оля нам сделала закуску, в том числе и «микояновскую» капусту. Мы тогда все делали эту знаменитую капусту — острую и аппетитную, и Оля быстро освоила этот рецепт.

Помню, маленький Алёша всё время спрашивал:

— Дядя Алик, а что случилось с самолётом?

А Алик вдруг промахнулся и сел мимо табурета прямо в огромную бельевую кастрюлю, в которой Оля делала эту «микояновскую» капусту. И сел прямо на гнёт.

Я рассмеялся:

— Алик, бывает, ёлки-палки!

А Алик подошёл к Алёше и сказал загадочно:

— Леха! Запомни! Море — оно несгибаемо!

Никто не понял, при чём тут море и почему оно несгибаемо. Но почему-то над этой фразой мы долго хохотали втроём — я, он и Оля. А потом немножко ещё выпили и легли спать…

Следующей нашей потерей стал Витя Шкарлат. Он был старшим лётчиком в Горьком, потом переехал в Луховицы, и там на МиГ-23 у него произошла остановка двигателя. Он стал планировать на полосу, и как раз в тот момент произошёл эффект потери поперечной управляемости при превышении допустимого угла атаки, о котором я уже говорил. Самолёт коснулся крылом земли. Витя погиб. В то время мы ещё очень мало знали об этом самолёте, и требовать что-то от лётчика тогда было невозможно. Он совершил мужественный и геройский поступок. Он до конца боролся за жизнь самолёта. А главное, за информацию о машине, которую он вёл на аэродром. Столько потерь было на начальном этапе освоения МиГ-23.

Кроме того, возникало ещё много ситуаций, из которых лётчики выходили победителями. Но надо понимать, что бывают случаи, когда победить просто невозможно. Такая ситуация сложилась у Алика Фастовца. Практически это был «убойный» вариант. Он остался жив лишь благодаря чуду, своей выдержке и интуиции. Когда мне пришлось потом повторять этот режим, технически выполнить его было почти невозможно. Он находился не только на рубеже всех ограничений, но и вблизи максимально разрешённого угла атаки. При превышении этого угла самолёт мог сорваться в «штопор», а с учётом того, что высота была всего 1000 метров, ситуация, прямо скажем, аховая. Было трудно сделать даже прикидку, потому что и она шла уже за ограничениями. Когда я впервые пошёл на этот режим, то фактически сразу попал в сваливание. Я тут же отдал ручку от себя. Самолёт сделал полторы «бочки» и вышел на докритические углы атаки. Когда мы посмотрели плёнки, сочетание перегрузок с углами атаки показывало, что мы находимся на самом краю, потому что надо было ещё выдержать перегрузку. А самолёт даже на полном форсаже на этой перегрузке, которая была уже 8,5 единиц вместо заданных 7,5 (к этому времени мы увеличили на одну единицу перегрузку по прочности), тормозился сам собой.

На машине ещё не была поставлена система устойчивости в поперечном канале, и она могла просто свалиться в любую секунду. Или сорваться в «штопор» на высоте всего 1200 метров, на которой мы делали этот режим и с которой её вывести из «штопора» было бы невозможно.

Потом, когда сделали толкатель[2] и поставили систему устойчивости в поперечном канале, был специально подобран демпфер в определённом алгоритме, который повышал поперечную управляемость и усиливал её продольную устойчивость. Стало проще.

МиГ-23 шёл у нас очень тяжело. Тем не менее мы довели его до ума. Потом этот истребитель долгое время верой и правдой служил России, хотя у него был чрезвычайно трудный период становления. Любой самолёт всегда рождается в муках, и его испытания сопровождаются потерями. Так уж повелось в нашей лётной жизни. И сколько ни создавай самых совершенных методик, сколько ни бейся за жёсткость технологических процессов, фактор катастроф и аварий неумолимо сопровождает испытания каждой машины — и у нас, и у американцев, и у французов, и у англичан. Правда, за счёт мощной моделирующей и лабораторной базы сроки испытаний у американцев, например, короче, к тому же они имеют больший парк летающих лабораторий.

Когда я знакомился с методиками лётно-испытательной работы США — и на «Боинге», и на «Дженерал Дайнэмикс», и на «Макдоннел-Дуглас», и на «Локхиде», и на авиабазе Эдвардс, — я видел, что у американцев гораздо более мощная материальная база, но не научный и профессиональный потенциал. У нас же, даже раньше, когда средств на авиацию отпускалось несравнимо больше, чем сейчас, материальная база заметно отставала от американской. И жёсткость сроков, требование руководства страны идти не только ноздря в ноздрю, но и опережать Америку заставляли нас рисковать. И этот риск в основном сказывался на лётчиках-испытателях. Думаю, если бы у нас было больше летающих лабораторий, больше компьютерных и экспериментальных баз, потерь было бы гораздо меньше.

Во время испытаний МиГ-27, когда мы уже закончили боевые работы и государственные программы совместных лётных испытаний и самолёт уже вот-вот должен был быть принят на вооружение, гризодубовцы, как я уже рассказывал, выкатили свою лабораторию, на которой мы должны были отрабатывать определённые алгоритмы, авионику, систему отображения информации. А мы вынуждены были на почти готовый самолёт вешать новое оборудование, прицелы, навигационный комплекс и

новую силовую установку. Если бы эти системы отрабатывались на летающих лабораториях на начальной стадии работы над самолётом, то ситуация была бы совсем другой. Страна гораздо раньше обрела бы новый самолёт. А мы сохранили бы жизни лётчиков.

То же самое было с МиГ-25, машиной эпохальной. Я ещё не работал на фирме, но слышал впоследствии от участников испытаний, как Федотов впервые выруливал на этом самолёте из ангара. Машина поразила всех даже своим видом: острыми кромками, квадратными воздухозаборниками. Было видно, что в ней заложены громадные аэродинамические возможности, но непривычная угловатость создавала ей какой-то нелётный вид. Налицо была как бы борьба противоположностей. Но именно эта схема дала самолёту уникальные аэродинамические возможности. Многие самолёты потом видоизменялись. Но в результате именно двухкилевая схема моноплана с трапециевидным крылом меньшей стреловидности — 40–45 градусов — легла в основу всех современных концепций развития авиации.

Этот самолёт, хотя он быстро и успешно прошёл лётные испытания, принёс нам новые потери. Мы потеряли командующего авиацией ПВО Кадынцева, который погиб из-за пожара двигателя при первом же своём вылете на МиГ-25. В той ситуации проявилось много и организационных огрехов: большие начальники, к сожалению, иногда поверхностно подходят к изучению материальной части самолёта, и чисто формальный вылет для них порой оборачивается трагедией. Была в этом и вина фирмы, и её лётчиков, и военных лётчиков из ГНИКИ, которые готовили генерала к полёту. Ореол большого начальника и, как следствие, боязнь противоречить ему до добра не доводят. Никто не хочет ссориться с ним, обострять отношения, требовать от него более глубоких знаний самолёта. Я считаю, из той критической ситуации, в которую попал Кадынцев, можно было найти спасительный выход — хотя бы удачное катапультирование. Но и этого не произошло.

Наверное, прав был Иосиф Виссарионович Сталин. Когда будущий маршал авиации Голованов доложил ему, что самолёты готовы и он, Голованов, будет пилотировать один из них, Сталин спросил:

— Кто командир второго экипажа?

— Старший лейтенант такой-то…

— Вот старший лейтенант меня и повезёт. У него опыта побольше. Ты больше командуешь, а он больше летает! В этом смысле я больше доверяю старшему лейтенанту.

В этой байке заложена определённая мудрость. Она подчёркивает лишний раз опыт и знание вождём людей. В той ситуации у него сработал чисто житейский подход. Поэтому когда большим лётным начальникам делают ограничения на вылеты, они связаны, думаю, именно с этими причинами. Административная работа отвлекает очень сильно, даже лётчик с огромным налётом теряет простейшие навыки, не говоря уже о пилотировании современного истребителя. К полётам больших командиров надо подходить строго и внимательно. Тот же Кадынцев, если бы его подготовили достаточно скрупулёзно и строго, мог остаться в живых… И как бы мы, «фирмачи», ни «отмазывались» от этого дела, тень от гибели командующего лежит и на нашей совести.

Это отнюдь не означает, что большие начальники не должны летать. Я знаю много примеров, когда генералы от авиации могут чему-то и научить. Когда начальник летает на том же самолёте, что и простые лётчики, он по-иному смотрит и на систему лётной подготовки, и на технику, которая поступает в авиацию. Но позволять летать им надо на спарке, а не на боевом самолёте. Конечно, есть несколько командиров, которые благодаря своему огромному труду и великолепной его организации, богатому опыту продолжают успешно летать. Таким нельзя отказывать в этом стремлении. Но их, поверьте мне, единицы. К ним, безусловно, относятся бывший главком ВВС Пётр Степанович Дейнекин и заместитель главкома ПВО, командующий авиацией войск Владимир Иванович Андреев.

С последним у нас были очень тёплые отношения. Владимир Иванович — лётчик с большой буквы, особенно с точки зрения его подхода к авиации. Он летал на все режимы, причём сначала на спарке, а потом самостоятельно. Его лётная подготовка была удивительной. Помимо генетически заложенных лётных качеств, его подход к организации полёта, к самой лётной профессии был выше всяческих похвал. Он находил время, чтобы грамотно и квалифицированно подготовиться к каждому полёту. Из всех авианачальников, которых я знал, Андреев, бесспорно, самый выдающийся лётчик.

И Пётр Степанович Дейнекин, несмотря на шестидесятилетний возраст, продолжал летать, правда, на тяжёлых бомбардировщиках. Все хихикали про себя: мол, что там сложного, экипаж большой, это же не истребитель… Но мало кто знает, что по моей просьбе он самостоятельно слетал на всех истребителях, в том числе на МиГ-29 и МиГ-31, на Су-27, штурмовике Су-25, что, безусловно, обогатило его представление об истребительной авиации. Техника пилотирования у него также

была изумительной. Когда он летал на американском бомбардировщике B-1 и выполнил «с листа» заправку на средних и малых высотах, то покорил многих американских лётчиков. Они были очень удивлены, что главком ВВС, в таких годах и в таких званиях, обладает великолепной лётной подготовкой. Кстати, на параде, посвящённом 50-летию Победы, Дейнекин пилотировал флагман нашей авиации — стратегический бомбардировщик Ту-160.

Я знал и Александра Ивановича Бабаева, командующего авиацией Западной группы войск, тоже лётчика от Бога, который очень скрупулёзно готовился к полёту на МиГ-29. А маршал Иван Иванович Пстыго целых три дня сидел на станции и готовился к первому полёту на МиГ-23 — и это не к самостоятельному полёту, а вылету на спарке! Хотя летал он как зверь, в любую погоду, побывал в самых критических ситуациях, Иван Иванович понимал, что его лётная подготовка отстала от современности. В итоге маршал выбрал правильный путь и, отбросив ложную скромность, сел сначала за учебник, а потом уже за ручку МиГа.

И сам я, когда меня загрузили на полную катушку организационной работой, понял, что смогу уделять лётной работе всё меньше и меньше времени и внимания. Но шеф-пилот фирмы должен быть примером для своих лётчиков и не имеет права на ошибку, чтобы они не усомнились в его лётных способностях. Какой же ты начальник, если не можешь сам выполнить то задание, которое даёшь другим! Когда я понял, что эта возникшая диспропорция между тем, что ты требуешь, и тем, что должен выполнять, рано или поздно может печально аукнуться, я вообще перестал заниматься лётной работой и перешёл на другую, нелётную должность. К тому же последние восемь лет перед этим меня постоянно мучили травмы позвоночника, открывшаяся язва, почки, другие болячки, которые мы наживаем к концу своей лётной деятельности. Но одной из главных причин было уменьшение лётной практики…

Вторым на МиГ-25 погиб Борис Варёнов — лётчик из Горького. Потом, при установлении мирового рекорда, разбился замечательный военный лётчик Игорь Лесников, попавший на режим недостаточной поперечной управляемости самолёта. Потом мы потеряли моего друга Сашу Кузнецова…

Это случилось во Владимировке. Мы летали по программе с Аликом Фастовцем. Он сделал два полёта. Потом четырежды слетал я. И мы передали самолёт военным. Полёты были достаточно напряжёнными, хотя были связаны с тривиальным, с точки зрения лётных испытаний, уходом гироскопа в системе курсовертикали. Поясню, что это такое. Как пилотажные приборы,

так и навигационные и прицельные системы нуждаются в точной информации о местонахождении самолёта в пространстве. В настоящее время эту роль датчиков выполняет положение вертикали гироскопа (многие знают это ещё со школы). Но она имеет особенность собственного ухода, и его необходимо корректировать, а для этого нужно точно знать величину ухода в зависимости от различных факторов. Поэтому во время полёта приборы тщательно снимают параметры с гироскопа, а потом, после обработки данных, вносятся алгоритмы коррекции.

Но и сами по себе эти режимы, на которых проходили испытания, были довольно жёсткими. Они выполнялись на высоте 100–200 метров, на околозвуковой скорости на махе 0,98 (скорость 1150–1200 км/час), по четырёхугольному маршруту и обязательно с ракетами. После окончания режима мы «подпрыгивали» резко вверх и буквально, как у нас говорят, «на соплях» садились с ходу на аэродром. Топлива оставалось при этом полторы тонны, практически на самом пределе (аварийный остаток составлял 2200 кг), потому что расходы на этом режиме были большие, да и околозвуковая скорость разрешалась только на определённом расстоянии от аэродрома, в специально отведённой зоне.

Помимо технически сложного исполнения на малой высоте и большой приборной скорости в трансзвуковой области, помимо необходимости выдерживать курс с точностью до градуса и заданный крен виражей, эти режимы создавали большое психологическое напряжение, дополнявшееся посадками на аварийном остатке топлива. Мы говорили ведущим инженерам о том, что надо хотя бы снять ракеты перед полётом. Но военные упирались и твердили, что должна быть штатная компоновка. (Разве знали мы тогда, что эти ракеты уберегут нас от беды!). Но для той же курсовертикали штатная компоновка была, как говорится, ни к селу ни к городу. И вообще военные инженеры, придерживаясь инструкции, требовали от лётчиков-испытателей иногда полную ерунду. Они и завышали количество полётов, и создавали надуманные компоновки. Та же штатная компоновка могла требоваться для определённых расходов топлива, для полётов на скоростные режимы, для выхода на перегрузку при проверке на прочность и т. д. Но есть режимы, допустим, на дальность радиосвязи. При чём здесь ракеты? Они на эту дальность абсолютно не влияют. Этот формальный подход делал некоторые режимы ещё более опасными. Если бы не было ракет, мы приходили бы не на аварийном остатке, а с тремя с половиной тоннами керосина, и никакого бы излишнего риска не было. И напряжение, возникающее при выполнении режима, не

переходило бы на посадку.

Поэтому когда Алик передавал мне дела, он сказал:

— Валера! Ты учти, что надо летать всегда в хорошую погоду, потому что на малой высоте очень трудно чётко выдерживать режим по высоте, крену и курсу. Иначе весь полёт пойдёт насмарку. А по программе у нас всего шесть полётов. Плюс посадка на малом остатке. Поэтому не рискуй, погода должна быть очень хорошей.

Мы подошли к инженерам и предложили летать без ракет, но получили отказ. Потом я сделал последний полёт и передал самолёт на облеточный режим Саше Кузнецову, естественно, высказав ему наши с Аликом пожелания, и спокойно уехал домой. И вдруг приходит страшная весть: Саша погиб в этом облёточном полёте. Для меня это было шоком. Ведь это был полёт по нашей общей программе. Полёт моего друга. Первый сразу после меня. Настроение было ужасное. А когда мы ехали на Сашины похороны, по радио передали, что в Ле Бурже, под Парижем, произошла катастрофа нашего Ту-144, пилотируемого Мишей Козловым, Валерой Молчановым и Владимиром Бендеровым. Вот так буквально за два дня я потерял сразу двух друзей — Сашу Кузнецова и Валеру Молчанова.

Вечер перед отлётом в Париж Валера провёл у меня дома. Утром я проводил его. Он улетел в Париж, а я остался в Жуковском. Помню, всю ночь мы говорили за жизнь, о будущих планах, общих задумках, но… У Валеры была собака, и всю ночь перед катастрофой, как рассказывала Алёна, жена Валеры, она выла и не давала спать. Алёна не понимала, что с ней произошло. А буквально через несколько дней собака умерла. Много рассказывают о неразгаданной чувствительности верных животных. Но этот случай произошёл едва ли не на наших глазах.

Что же касается гибели Кузнецова, то в этом случае всё сошлось воедино. Бывает, происшествие случается из-за плохой организации полёта, из-за состояния техники или какого-то не известного ранее физического явления, в которое угодил самолёт. Все эти причины имеют свои объяснения и названия. Но в катастрофе Саши Кузнецова все они сошлись в одной точке.

Это был, как я уже сказал, первый облеточный полёт МиГ-25 после выполнения нашей с Аликом программы. У военных более строгие правила для своих лётчиков, и посадка с аварийным остатком топлива считалась предпосылкой к лётному происшествию. Поэтому Саше сняли ракеты. И по расчётам, он заканчивал задание, имея четыре с половиной тонны горючего. После окончания режима Кузнецов должен был «подпрыгнуть» вверх, пройти 150 километров и выйти на круг с 3,5 тоннами

керосина, что позволяло ему на МиГ-25 сделать ещё хотя бы пару кругов. Но вместо благополучной посадки произошла нелепая катастрофа, у которой было много причин.

В то время одной из главных для этой машины была проблема шарнирных моментов. Дело в том, что после случаев с Варёновым и Лесниковым (первый был связан с большим махом, другой — с большой приборной скоростью у земли) мы поставили на самолёт «ножницы» дифференциального стабилизатора для увеличения поперечной управляемости машины. Но на этом режиме, начиная со значений маха от 0,96 до 1,02, происходил резкий скачок шарнирного момента. И наступало так называемое «закусывание»: одна половинка стабилизатора как бы упиралась в шарнирный момент и прекращала своё движение. То есть при отдаче ручки от себя управление «закусывалось» и самолёт начинал вращаться с тем кренением, которое у него было. Из этого положения было очень трудно выйти. У нас было несколько аварий и катастрофа, в которой последним словом лётчика было: «Вращает!»

Когда мы начали изучать это загадочное явление, то подумали, что его причиной могла послужить спутная струя от полётов строем. И действительно, полёты строем показали, что влияние этой спутной струи, о которой мы все забыли, при определённых обстоятельствах, связанных с маневрированием, может стать роковым. Когда ведущий делает перегрузку более трёх единиц, то воздушный жгут, срываясь с оконцовок крыла, даёт сильный вращательный момент. Попадая в него, лётчик ведомого самолёта получает иногда угловую скорость от внешнего воздействия до 150–180 градусов в секунду. Это явление вроде бы стыковалось с той фразой, которую произнёс лётчик в последнюю минуту жизни. Но поиски шли и по другим направлениям.

Никто не думал, что шарнирный момент развивается подобным образом. Были проведены и стендовые испытания, и исследования в ЦАГИ, и в лётных НИИ, которые подтвердили, что идёт нарастание шарнирного момента. Но то, что шарнирный момент мог увеличиваться сразу в несколько раз именно в этом узком диапазоне значений маха, как-то упустили. У нас было много комиссий, в том числе и по потере самолёта в Кубинке во время «показухи». Там ведущий делал «горку», а ведомый шёл за ним, делая «пилу» и двигая ручкой управления с большей амплитудой, чтобы повторить движения ведущего. Возможно, спутная струя и привела к «закусыванию». Но тогда мы были бедны в отношении информации. Это было, откровенно говоря, пробелом и в самих лётных испытаниях, и ещё до них — на

стенде и при моделировании. Было много очень неприятных моментов, когда мы утверждали, что это явление связано со спутной струёй. Мы действительно показали, что при попадании самолёта в спутную струю на этом режиме он может попасть во вращение с такими угловыми скоростями. Но тот же Валерий Маланичев говорил:

— То, что вы показываете на графиках, понятно. Но всё-таки что-то там есть иное.

Многие, в том числе и учёные, смеялись:

— Что же там есть? Нечистая сила, что ли?

Но случай с Кузнецовым дал мне новый повод для размышлений о том, что нельзя всё отрицать огульно. И если ты хоть в чём-нибудь на полпроцента сомневаешься, это обязательно надо проверить. Речь-то идёт о человеческой жизни. Когда Саша входил в очередной вираж, стоило ему немного отдать ручку от себя, как он попал на режим «закусывания» стабилизатора. Он находился в крене, и для вывода оттуда ему нужно было поставить ручку в «нейтраль». На малой высоте и на такой скорости турбулентность весьма велика. А если учесть, что нужно было строго выдерживать горизонт и при такой турбулентности больше работать ручкой, то Саша непроизвольно влетел в неизвестное явление. Его сразу начало кренить. И пошло вращение.

Естественно, могут спросить: а что же лётчик? Можно ведь было катапультироваться! Конечно, можно… У Саши была хорошая реакция, он чётко оценивал ситуацию: когда можно бороться за технику, а когда бесполезно. Высота у него была всего 150 метров, и он понимал: на такой большой скорости шансов у него практически нет. А тут ещё непонятное пространственное положение самолёта. И всё же…

Я часто спрашивал себя: а могли бы мы с Фастовцем попасть в этот режим? Конечно, могли. Мы шли по лезвию бритвы. Но сами того не зная, летая с ракетами и доходя до малого остатка топлива, с точки зрения безопасности по отношению к этому непонятному явлению мы находились в более благоприятной ситуации. Дело в том, что ракеты за счёт скоса потока воздуха уменьшали шарнирный момент. Уменьшали не намного, но увеличивали при этом резервы мощности гидравлики процентов на пятьдесят. Этого оказалось достаточно, чтобы уйти от края пропасти.

В этой ситуации лётчик хочет первым делом затормозиться. И когда он выпускает тормозной щиток, то в первый момент он как раз отдаёт ручку от себя, чем ещё более ухудшает ситуацию. Иными словами, лётчик, стараясь парировать неизвестное

явление, выполняет первую заповедь: уйти с этого режима, принимая меры к торможению. Но тем самым он создаёт дополнительный кабрирующий момент и вдобавок уменьшает возможности гидравлики за счёт тормозных щитков.

Саша попал как раз в это явление. Он принял все меры к тому, чтобы катапультироваться. Но опять произошло непредвиденное — при катапультировании приборная доска ударила его по ногам, и он скончался от болевого шока ещё до соприкосновения с землёй. Здесь уже сказались ошибки в организации полёта.

После моего последнего полёта на этой машине у меня было замечание к барометрической группе приборов. Когда необходимо строго выдерживать режим на малых высотах, когда «ловятся» десятки метров, сотые доли маха, требования к точным показаниям приборов оправданны. А барометрическая группа приборов — одна из основных, по которым пилотируется самолёт. И наши техники занялись проверкой этих приборов. График полётов был чётко спланирован в институте, и вылеты производились по строгой плановой таблице полётов. Случаи переноса бывали, но их старались избегать. Саше не повезло. Он приехал к самолёту, а техники были ещё не готовы, и не успели они как следует проверить барометрическую группу приборов, как тут же надо было готовить кабину пилота. Приборная доска закрепляется на четырёх болтах. Они сначала все наживляются, а потом их начинают закручивать по очереди. Когда приехал Кузнецов, эти болты наживили, но закрутили до конца только два. Те специалисты, которые должны были это проверить, впопыхах этого не сделали. В другом полёте, может быть, ничего страшного и не произошло бы. Но тот режим, который мы выполняли, был связан с очень интенсивной тряской самолёта в условиях сильной турбулентной атмосферы. Если бы это был небольшой самолёт, он на малой скорости плавно бы подпрыгивал в так называемых ямах, а на самом деле — в вертикально нисходящих воздушных потоках, на которые реагирует летательный аппарат. Когда же увеличивается скорость, то восприятие этих вертикальных потоков похоже на движение автомобиля на большой скорости по булыжной мостовой. И эта тряска привела к тому, что наживлённые, но не до конца завинченные болты постепенно стали развинчиваться. Но и это, возможно, не привело бы к такому трагическому концу. Но вмешался ещё один случай.

Точнее сказать, к трагической концовке привело такое благородное на первый взгляд явление, как рационализаторство. В авиации, где любая идея связана с риском для жизни лётчика,

рационализаторство и новаторство строго контролируются. Любая доработка, любое новшество должны быть очень тщательно проверены. Новизна и полезность идеи должны рассматриваться интегрально в плане эксплуатации самолёта. Иногда то, что изначально кажется хорошим, может обернуться большой бедой. Поэтому конструкторы, пусть за это на них кое-кто и обижается, в душе консерваторы. Баланс консерватизма и новаторства у них сдвинут в сторону первого. И это, безусловно, правильно. Потому что постоянными мелкими рационализаторскими переделками можно просто нарушить нормальную, безопасную эксплуатацию самолёта. Не зря говорят: инструкция по эксплуатации должна умещаться в небольшой папке, а перечень доработок может составлять вагоны. Постоянные новшества в инструкциях просто выматывают и лётчиков, и инженеров по эксплуатации. Не говоря уже о том, что внесение изменений в инструкцию в ходе серийного выпуска машины лихорадит всё производство.

Саше одно такое «рационализаторское» предложение в итоге стоило жизни. Для катапультирования у нас есть ручные и ножные захваты, предназначенные для защиты рук и ног от воздействия набегающего потока, когда он выходит из кабины. Те тросики, посредством которых приводятся в действие ножные захваты, проходят сначала по борту, затем по приборной доске и уже потом идут к самим захватам. Эти тросики привязаны тоненькими нитками и к борту, и к приборной доске. Естественно, когда лётчик вылезает из самолёта, эти нитки часто рвутся, и тросики приходится почти каждый раз привязывать заново. И вот один молодой парень придумал «рацуху». Никому ничего не сказав, он привязал эти тросики тоненькой контровкой. Никто этого не заметил. Даже мы с Аликом, когда летали на этом самолёте, не обратили на это внимания. Хотя, возможно, это «рацпредложение» тот умелец «внедрил» именно в Сашином полёте — сегодня трудно сказать однозначно. Но после того случая я всё время проверял, чтобы тросики не прикрепили какими-нибудь прочными суровыми нитками. Помню, даже отчитал одного техника, который привязал эти тросы кордовой нитью.

Думаю, не случись ЧП, тот парень подал бы это рационализаторское предложение через несколько полётов уже официально. Удивительная экономия: на три копейки сэкономил ниток! Но тогда он никому об этом не сказал. А ведь в авиации любое начинание должно подвергаться тщательной проверке, потому что не всё новое, кажущееся эффективным, — полезно. Зачастую оно просто вредно и приводит к трагедии. Так и

произошло в этом случае.

Когда Кузнецов попал на этот режим, приборная доска, вибрируя, постепенно «завела» крепёжные болты, и они стали раскручиваться. А когда Александр понял, что надо катапультироваться и привёл катапульту в рабочее состояние, кресло пошло. Когда пошло кресло, стали срабатывать ножные захваты. Тросики, привязанные к приборной доске, должны были оторваться. Но они не оторвались, поскольку были привязаны контровкой. Конечно, и контровка бы слетела, но из-за того, что болты открутились, приборная доска вывернулась и со страшной силой ударила Сашу по голени…

Мы долго потом думали над причинами той катастрофы. Но прошло время, а мы так и не сделали необходимого послесловия к ней. Она, эта катастрофа, её жестокие уроки как бы остались за кадром. На самом деле мы понимали, что она произошла не только вследствие неизвестного полётного явления, но и в силу плохой организации полёта. В этом случае проявилось всё негативное, что может быть в авиации, за исключением подготовки лётчика.

4. ПОСЛЕДНИЙ ПОЛЁТ ГУДКОВА

В гибели Саши Кузнецова, как я уже сказал, сфокусировалось всё негативное, что только может быть в авиации. За исключением, конечно, профессиональной подготовки лётчика.

Последней катастрофой на этой стадии испытаний МиГ-25 стала гибель Олега Васильевича Гудкова — шеф-пилота ЛИИ, однокашника Петра Максимовича Остапенко и Александра Васильевича Федотова. Их выпуск был вообще уникальным и мощным: многие погибли, но многие достигли больших высот в авиации. Федотов стал заслуженным лётчиком-испытателем СССР, Героем Советского Союза и лауреатом Ленинской премии, Остапенко имел те же звания и награды, Олег Васильевич Гудков тоже был удостоен званий Героя Советского Союза и заслуженного лётчика-испытателя СССР. Эти высокие регалии носили и Женя Соловьёв с суховской фирмы, и Курлин — шеф-пилот КБ Антонова. Все лётчики-испытатели того выпуска были прекрасно подготовлены, все прошли инструкторскую школу, имели большие налёты (тогда ещё много летали), и их профессионализм достиг высочайшего уровня. Я забыл упомянуть ещё заслуженного лётчика-испытателя СССР Юрия Алексеевича Шевякова, моего инструктора в ШЛИ, ставшего заместителем начальника этой Школы. До этого он работал командиром отряда лётчиков-испытателей в ЛИИ, а затем ушёл на яковлевскую фирму. Вот лишь несколько человек из того легендарного выпуска — те, кого я знал лично, подлинные корифеи лётного дела.

Катастрофа Гудкова произошла в тот момент, когда мы наконец вплотную занялись проблемой шарнирных моментов и подходили к разгадке тайны этого явления, того, как его последствия могут отразиться на эксплуатации самолёта. Казалось, всё уже в этом смысле было ясно, и Олегу Васильевичу предстояло выполнить заключительный полёт на этот коварный режим. Программа в целом проходила успешно. Это был действительно завершающий полёт. Но он стал роковым для Олега Васильевича. На проходе перед посадкой он выполнил в районе Раменского обычный режим, который делал почти постоянно. Но при этом выпустил тормозной щиток. И как только щиток пошёл, возник шарнирный момент.

До этого, повторю, проводилось огромное количество испытаний. Мы имели, в том числе и из полётов Гудкова, как нам казалось, полную картину возникновения и распределения шарнирного момента. До этого мы летали и с тормозным щитком

и без него. Но оказалось, что именно сам момент выпуска щитка давал отрицательный импульс, достаточный для попадания в роковой режим. Именно этот момент мы не учли при испытаниях. И именно он проявился в последнем испытательном полёте и на последнем режиме.

Руководитель полётов услышал от Гудкова только одно слово: «Вращает!» Олег Васильевич мог, конечно сразу катапультироваться. Высота была ещё метров восемьсот. Но он старался вывести самолёт из этого режима, так как под ним было Раменское. И решение покинуть самолёт было принято Гудковым, когда машина пролетела над основным жилым массивом города. Но к тому моменту самолёт стал уже практически неуправляемым…

Для нас гибель Олега Васильевича стала сильнейшим потрясением. Мы потеряли замечательного лётчика — одного из лучших за всю историю Лётного института. Гудков был грамотным методистом и новатором, умелым воспитателем и командиром. Он взрастил целую плеяду лётчиков-испытателей, был одним из немногих, кто умел ненавязчиво заставить внимательно себя слушать и впитывать каждое его слово. Опыт его был колоссален.

Таким же необыкновенным Гудков был и в жизни — жизнерадостным оптимистом, ярким лидером любой компании. Я не был его близким другом, мы представляли разные поколения лётчиков, но часто встречались на дружеских посиделках. Я был членом микояновского коллектива, а он дружил с Остапенко и Федотовым и часто присутствовал на наших общих застольях. Поэтому отношения у нас были очень тёплыми.

Смерть Гудкова сразила многих и заставила по-иному взглянуть на проблему поиска решения по предотвращению возникновения шарнирного момента и его негативных последствий. Мы приступили ещё с большей интенсивностью к широкомасштабным испытаниям. Развили их вплоть до того, что, доработав систему управления, специально летали потом на задание с отключением одной из гидравлических систем самолёта, чтобы попасть на этот режим и зафиксировать его ещё и ещё раз. На МиГ-25 стояли основная и бустерная системы, питающие каждая свою камеру. Мы отключали их поочерёдно, имитируя самые худшие условия управления машиной.

Эти испытания базировались в основном на тех данных, которые получил Гудков. А он привёз практически все «кривые» шарнирных моментов. И только после того как мы провели дополнительные испытания, ввели доработки в конструкцию самолёта и ограничения в инструкцию по его эксплуатации, мы

немного успокоились и сняли эту проблему. Проблему, решённую ценою жизней наших товарищей.

Вспоминая работу над проблемой шарнирных моментов, не могу не вспомнить множество совещаний с руководством ПВО. На каждом из них выдвигались новые гипотезы причин возникновения непроизвольного вращения самолёта, то есть шарнирного момента. Развешивались графики, разъясняющие физические причины этого явления. Помню, как на одном из таких совещаний неутомимый Маланичев с двумя генералами отозвал меня в сторону и сказал:

— Валер! Ну вот всё понимаю. Но нутром чувствую, что что-то здесь не то. Не убедили меня до конца все наши учёные. Ты ведь сам летал. Ты же ведь чувствовал, что не всё понятно, как и почему это происходит?

Я признался ему, что действительно не совсем ясно, почему тебя вдруг начинает вращать. Чувство определённой недосказанности сопровождало заседания всех комиссий. И у нас, лётчиков, было ощущение, что мы поймали не журавля, а синицу. Вроде бы схватили это явление, но в глубине души чувствовалась какая-то неудовлетворённость самими собой. Это было чувство, схожее с теми ощущениями, что возникли у меня во время памятной посадки во Владимировке, когда над моей головой пронеслось шасси другого самолёта. Моя интуиция подсказывала мне, что до настоящих причин мы так и не добрались. Пусть по многим показателям явление это совпадало с попаданием в спутную струю, но душа моя жаждала истины.

Надо благодарить военных, в частности руководство ПВО, что они требовали от нас всё новых и новых поисков объективных причин попадания самолёта в подобное положение. Николай Иванович Москвителев, Владимир Андреев, Валерий Маланичев, Владимир Сибирцев и многие другие своей принципиальной позицией помогли решить эту проблему, что позволило избежать больших жертв, и дали самолёту долгую жизнь.

Случай с Гудковым запал мне в сердце. Я часто говорил потом своим коллегам и ученикам, что ни в коем случае нельзя останавливаться на какой-то отдельной гипотезе. Надо рассматривать всё и вся. И если хоть что-то непонятно в данном явлении, нельзя, как говорится, закрывать книгу. Надо снова и снова её перелистывать.

У нас порой попадаются такие начальники, которым сразу всё ясно и понятно в любом, даже самом сложном случае: «Всё! Вперёд! Слава богу, разобрались!» Здесь от каждого из нас требуется большая принципиальность и стремление к истине. Это, безусловно, забирает у нас время, энергию и терпение,

требует глубокого, скрупулёзного анализа, затрат моральных и материальных. Но жизнь в авиации такова, что лишь подобный подход может снизить число катастроф и аварий.

Как правило, в испытания самолётов вмешивается политика. Ставятся жёсткие сроки. И каждый раз главный и генеральный конструкторы и начальники меньшего ранга «варятся» в этих сроках. Дело усугубляется тем, что это не просто бумажные сроки. Это отчёты, это заработная плата, премиальные для коллектива всего конструкторского бюро, серийных заводов, смежных предприятий, запреты на полёты в строевых частях. Вверху — это сбалансированные программы приёма самолёта на вооружение. И невыполнение поставленных сроков зачастую связано с оргвыводами. Эта политика, политика нагоняев, когда «не сделаешь — и тебе воздастся!» — приводит к тому, что все начинают бояться, как бы чего не вышло. В результате самолёт не доводится до конца и принимается на вооружение.

С другой стороны, нельзя и размагничивать людей, говоря: «Делайте, когда сделаете!» Все будут ходить «валиком» и ничего не делать. А зачем напрягаться-то? Деньги платят, программа идёт, полётов можно делать сколько угодно… В данной системе отношений должен быть некий устойчивый баланс. Чтобы и сроки существовали чёткие, и испытания проводились как следует. Идеального варианта, на мой взгляд, здесь не предусмотришь, но организовать работу можно было бы следующим образом.

Определённое планирование приёма самолёта на вооружение существовать должно. Но надо это делать с учётом возможного возникновения в процессе испытаний неизвестных ранее явлений, зависящих и от пробелов в науке, и от ошибок при моделировании самолёта, и от недоработок во время стендовых испытаний, неизбежных не только в авиации, но и в любой другой высокотехнологичной отрасли. Это научный процесс, где ничего заранее планировать невозможно. И если возникают проблемы в технологии и физике процессов, если возникает необходимость вернуться к пройденному и провести дополнительные научные изыскания, надо пойти учёным и конструкторам навстречу. Не так давить их сроками, поскольку это дело связано с вероятными авариями и катастрофами. Здесь должны быть временные «люфты». Дело в том, что явления, подобные шарнирному моменту, иногда разгадываются в два дня. А иногда их не понять и не разрешить и за год.

До катастрофы с Гудковым, казалось, были найдены и обоснованы все причины этого явления. Сначала взяли спутную струю, потом дальше пошёл сам Гудков и дошёл вроде бы до конца. А оказалось, мы находились только на середине пути.

Наука подобна беременной женщине: плод созреет тогда, когда ему положено, не раньше и не позже.

Многострадальный народ наш веками приучали к жёсткому управлению. Отсутствие подлинных демократических начал и сегодня сказывается на нашей ментальности. Я уже говорил о той безропотности, с которой мы воспринимаем многие вещи, считая, что так положено, что за нас всё продумали наши вожди. Сегодня времена изменились, и мы порою с улыбкой вспоминаем своё недавнее прошлое, когда не могли позволить себе произносить многое вслух, боясь, что нас кто-то услышит. Кстати, рецидивы той эпохи остались до сих пор.

Подчас и у нас в авиации волевым решением писались резолюции и выводы, в том числе и аварийных комиссий. Боязнь перечить начальству, страх потери своего тёплого положения, неполучения ожидаемой награды или должности приводили к тому, что человек шёл на сделку с совестью. Я бы не хотел винить в этом всех подряд. Человек по своей сути многопланов. И в каждом из нас есть негативные черты. К тому же сама система требовала покорности. Наше рабское воспитание (не в прямом, конечно, смысле), жизнь в страхе многих поколений сказались, как я уже говорил, на нашей ментальности. Начальники, пуская в ход самые грубые и резкие выражения, прекрасно сознают: ментальность русского человека такова (под русскими я подразумеваю всех жителей России), что он начинает работать только тогда, когда на него прикрикнут.

А подчинённые, в свою очередь, думают: ага, раз начальник приказал, раз он пригрозил всех поувольнять и выгнать, значит, дело серьёзное. Если же он не контролирует работу, значит, её можно выполнять по принципу «шаляй-валяй». Часто подобными запрещёнными методами пользовались и мы в лётно-испытательной работе, интригуя с военными, ставя под удар продвижение по служебной лестнице некоторых их начальников, чтобы принять согласованные решения. Чего греха таить, это было. Подобная практика существует всюду, просто о ней редко кто говорит вслух. Для того чтобы продвинуть свою тему вперёд, используются все приёмы — как честные, так и нечестные.

Но надо отметить, что при испытаниях техники это сделать гораздо труднее. Как говорил наш генеральный конструктор Беляков, техника сама себя докажет. Добавлю, докажет лишь в том случае, если околоавиационное интриганство не станет полностью определять работу над конкретными проектами и пути развития отечественной авиации в целом. Когда есть коррупция, могущая повлиять на принятие решения, не поможет и техника. Наглядный пример — корабельные машины Су-27К и МиГ-29К.

Но на этом я остановлюсь позднее, потому что тема эта слишком глубока, чтобы говорить о ней вскользь. А пока расскажу о другом, на этот раз забавном, эпизоде, иллюстрирующем тем не менее мои рассуждения о русской ментальности и действенных методах руководства.

Многие наши инженеры, а потом, по нисходящей, и бригадиры с успехом пользовались давлением на рабочий класс, а иногда и на колхозное крестьянство. Во время памятной страшной аварии у Фастовца первое, что, по рассказу Алика, побудило его «сделать ноги» — это вид чего-то горящего, вылетевшего из-под него. Это оторвалась ракета, ракета секретная. И её потом долго не могли найти. Да и как найти? Как поётся в песне: «Степь да степь кругом…»

И тогда за дело взялся ведущий инженер машины Геннадий Муравлёв — классный специалист и сам по себе неплохой парень. Хотя судьба у него, прямо скажем, была незавидная. Его постоянно преследовали неудачи. Он был ведущим инженером испытаний, когда катапультировался Алик Фастовец. И хотя невооружённым взглядом было видно, что причина аварии кроется в нарушении технологии заводом-изготовителем, это случилось при нём, а значит, комиссия бросала косые взгляды и в сторону Муравлёва.

Затем Гена был ведущим инженером на второй «двадцать девятой» машине, которую поднимал я. Тем самым ему было оказано очень большое доверие. К сожалению, и в этом случае произошла авария. И тоже все видели, что его вины как таковой и в данном случае нет. Она в основном лежала на идеологах масляной системы. И третья его машина — четвёртый по счёту МиГ-29 — тоже была несчастливой. На ней катапультировался Александр Васильевич Федотов. Получалось, ни в одном случае парень не был виновен. Он всё делал правильно. Но воля случая — одна машина, вторая, третья. И как ни крути, действует железный закон: он должен уйти. Это незыблемое правило лётно-испытательной работы, которое и так было нарушено после потери двух машин. Таковы правила игры. А люди в авиации вдобавок ко всему суеверны.

Но вернёмся к ракете, которую никак не могли найти. Гена вообще был парнем предприимчивым, мог и умел организовать работу, словом, был руководителем современного склада. И после наших безуспешных поисков предложил:

— Давайте я ещё раз облечу район. Дайте мне только пару солдатиков, и я вам её привезу целиком или по кусочкам.

И полетел. Облетел несколько близлежащих колхозов в степях, опрашивая людей. Они никак не реагировали. Тогда

Муравлёв вызвал одного из председателей колхозов, а председатель — это своего рода вожак местных степных людей, и сказал ему:

— Если через два часа изделие, которое мы потеряли, вы не вернёте, то в 15.00 солдаты оцепят район, вот канистры с бензином — и подожгут степь и деревни. И пусть ваши колхозники живут где хотят.

Приём, конечно, был иезуитским. Понятно, что Гена бы ничего из обещанного не сделал. Но ситуация у него складывалась критическая. Ведь он был ведущим инженером на этой машине, ракету надо было найти во что бы то ни стало, и от него требовалось принять решение. И тогда Муравлёв пригрозил, сам толком не надеясь на какой-либо эффект. Думаю, эту угрозу, конечно, неосуществимую, подсказал ему кто-то из военных.

Тем не менее через час около вертолёта выросла огромная куча различных изделий. Там были пилоны, старые модели ракет, их оперение, бомбы — чего только не было. Наверное, всё, что упало в округе начиная с 50-х годов. Среди прочего в этой куче обнаружилась и часть нашей ракеты. Иными словами, устрашающий эффект сработал мгновенно. А уговоры «аборигенов», длившиеся в течение целой недели, проповеди о том, что это необходимо лётчикам для предотвращения катастроф, что речь идёт о жизни людей, никакого воздействия на степных жителей не произвели. Как не произвели бы они никакого воздействия и на любого русского человека. Бог дал нам такой характер и веками испытывал его на прочность. Но он дал нам его не для того, чтобы мы смирились со своими, мягко говоря, негативными чертами. А для того, чтобы всю свою сознательную жизнь боролись с ними.

5. ВИННЫЕ ПОГРЕБА ОТЕЧЕСТВА

Вспоминая Олега Васильевича Гудкова, я хотел бы привести ещё пару забавных эпизодов его богатой на приключения жизни. Мой давний сотоварищ по Тамбовскому училищу Володя Стебаков работал на винном заводе в Кунцево. И вот однажды, после удачного выхода из сложного «штопора» Норика Казаряна, у нас выдался тайм-аут и мы собрались отметить это дело дружеской компанией: Остапенко, сам Норик, Олег Гудков, Коккинаки и я. Норик пригласил ещё Володю Ягловского — директора Дома моделей на Кузнецком мосту.

Идея эта возникла спонтанно. Когда мы разбирали действия Норика во вчерашнем полёте, мне позвонил Стебаков.

— Куда-куда? — переспросил Остапенко, услышав обрывки моего разговора по телефону. — На винный завод? А что, это идея!

— Да меня уже мой друг замучил, — объяснил я моим оживившимся товарищам. — Всё никак не могу вырваться.

Позвонили Гудкову. Он тут же ответил: «Давай!» Я позвонил «деду» — Коккинаки, и мы поехали. Прибыли на винный завод. Володя накрыл шикарный стол: коньяки, икра, балык… Коккинаки произнёс, как всегда, свою крылатую поговорку, что он будет дегустировать только коньяк, и Володя поставил перед ним графинчик хорошего коньяка. Гудков и Норик особого желания пить не высказали: вроде бы как и вчера набрались будь здоров. Поэтому завели разговор о необходимости отдыха. И лишь Пётр Максимович сказал, что настроение для пития у него довольно-таки неплохое.

Тут и Гудков не выдержал:

— Я бы выпил немного твиши или цирикаули.

Стебаков позвонил в «Грузию» (на заводе были целые цеха с названиями «Грузия», «Украина», «Молдавия», «Узбекистан»…) и заказал:

— Два ведра: одно — твиши, другое — цирикаули.

Принесли ведра. Олег Васильевич просто изумился.

Вино было, как подобает, холодным. Нам налили большие, глубокие фужеры, и мы сразу же приступили к «дегустации». Вино было классным. Целебная влага, как говорится, быстро растеклась по периферии телесной и добралась до мозгов. Проснулся юмор, посыпались различные истории, общие воспоминания. После чего Гудков, или как мы его звали за глаза — «Гудок». попросил ещё вина, теперь уже молдавского. Володя позвонил в «Молдавию», и оттуда быстро доставили пару

вёдер ароматных напитков.

Дело было летом. Расположились мы во дворике завода. Кругом — приятная глазу зелёная трава и цветы. На столе — всевозможные яства. Норик купил по дороге ещё своего родного армянского сыра. Всем было настолько хорошо и весело, что мы просидели там часа четыре — а собирались мы, кстати, только пообедать. И Гудков произнёс:

— Ну, Петя, молодец! Пригласил на обед. И ты, Валера, хорош, нашёл место. Смотри, это сколько же мы выпили? По полведра на брата?

Норик тоже поддержал его:

— Я в жизни столько не пил. Всё. Теперь, наверное, неделю не смогу смотреть на спиртное.

После такого «разбора полётов» мы лёгкой, волнистой походкой пошли на выход. В это время к нам подошёл Володя и вручил каждому по коробке подарочного вина. Учитывая, что стояли на ногах мы не слишком твёрдо и особого желания пить, а тем более тащить бутылки ни у кого не было, мы все в один голос отказались. Гудков опять повторил:

— Да я теперь на это вино месяца два не смогу смотреть. Володя, спасибо тебе большое, но мы поехали.

Помню, мы вышли с заднего хода на улицу и стали ловить такси. Володя Ягловский пригласил нас к себе в Дом моделей на Кузнецком мосту. Но Гудков ответил ему:

— Там у тебя не женщины, а одни вешалки. Нет фактуры. И делать там нечего. Норик, поехали домой!

Норик остановился в то время в Жуковском, Пётр Максимович тоже должен был ехать туда, и я отправился их провожать. Поймали такси, загрузились в него всей компанией и поехали. Едем минут пять. Вдруг Гудков останавливает машину и говорит:

— Давайте выйдем!

Вышли. Остапенко остался в салоне и спрашивает:

— Что, перекурить, что ли?

— Да нет. Надо решить, что делать дальше. Куда поедем? Володя Ягловский приглашает к себе, но мы туда не поедем — уже поздно. Да и кадры там не те.

— Что будем делать? — спросил Гудков.

Мне хотелось только одного — проводить своих старших товарищей и поехать домой. Но я сказал:

— Я не знаю. Как скажете, так и будет. Повинуюсь любому решению.

Думали, думали, и вдруг Гудков говорит:

— А может, пойдём выпьем?!

И тут все встрепенулись. Пётр Максимович сказал:

— Олег! Ну какая у тебя всё-таки светлая голова! Какие свежие мысли!

Коккинаки и Ягловского мы отправили по домам. А сами вчетвером поехали на Казанский вокзал, сели в ресторане и ещё долго сидели и общались. Эта история стала потом в Жуковском крылатой. И мы с удовольствием вспоминали её на каждых наших общих вечерах, добрым словом поминая Олега Васильевича, когда его уже не было рядом с нами.

6. ДОЗАПРАВКА В ВОЗДУХЕ

Наличие на самолёте системы дозаправки в воздухе намного увеличивает его радиус действия и боевые возможности. Долгое время дозаправка считалась исключительно прерогативой самолётов дальней авиации, позволяя им нести боевое дежурство в воздухе неопределённое время, барражируя над ледяными просторами Севера или необъятной гладью Тихого океана. Потом американцы начали ставить эту систему на самолёты тактической авиации, что позволило им своим ходом осуществлять беспосадочные полёты через Атлантику и быстро наращивать воздушную группировку в Европе. Позже начали ставить систему дозаправки и мы, выбивая главный козырь из рук наших зарубежных оппонентов, обвиняющих наши самолёты в чрезмерно малом радиусе действия и малом времени нахождения в воздухе.

У нас заправку в воздухе выполняли, с точки зрения исследовательской работы, лётчики ЛИИ, в частности Саша Щукин из команды Игоря Волка. Я был с ним в хороших, тёплых отношениях, и когда нам поставили задачу отработать заправку с точки зрения её рекомендации для строевых частей, очень обрадовался. Потому что с тем лётчиком, которого хорошо знаешь, работать гораздо приятнее и плодотворнее. Мы начали с того материала, который наработал ЛИИ. Подробный отчёт, который сделал институт, был создан на высоком профессиональном уровне, и из него фактически были видны все особенности поведения машины на этом режиме. Кроме того, Саша рассказал мне о нескольких методиках, апробированных им в полётах на Су-24 на дозаправку танкером Ил-76. Материал был очень неплохой. Не хуже был доклад самого Саши, иллюстрированный рисунками. Они во многом помогли нам лучше подготовиться к этой программе.

Сначала подразумевалось, что мы будем работать вместе с ЛИИ. Но надо было знать характер Федотова, который решил, что летать будем только мы вдвоём с ним, а Щукин будет участвовать в качестве эксперта. Задача была поставлена очень строго: ни в коем случае не стыковаться с ЛИИ.

Первый полёт выполнил я, а Александр Васильевич наблюдал с Ил-76, как я делаю подходы. По плану несколько полётов надо было посвятить только подходам к танкеру. Мне же было непонятно, почему, если ты хорошо подошёл к конусу, не попробовать состыковаться. Но тем не менее указания есть указания, и они должны выполняться. В глубине души я понимал подоплёку этих указаний: следующий полёт должен был делать

сам Федотов, и честь первой стыковки с заправщиком должна принадлежать ему. Соответственно, он будет первым лётчиком на фирме, который осуществил этот сложный манёвр в воздухе.

Так оно и произошло. В следующем полёте Александр Васильевич сначала сделал несколько подходов, а потом произвёл и стыковку с Ил-76. Затем мы довольно много летали по этой программе, делая за полёт по 8–12 стыковок. И если сначала вероятность успешного выполнения данного режима была на уровне 0,6–0,7, то в конце она приблизилась к единице. Впрочем, по ходу испытаний мы доработали саму стыковочную систему, сделали её более комфортной, отладили систему автоматического управления (САУ), создали режим «демпфер» именно для стыковочного варианта. Впоследствии произвели доработки двигателя, обладавшего очень плохой приёмистостью, и осуществили управляемость соплом, позволявшую давать небольшие изменения тяги в пределах порядка 300–400 кг. Эти небольшие движения помогали мгновенно увеличивать реакцию двигателя, потому что стоявшие на самолёте старые двигатели Р-15 были рассчитаны на крейсерский режим большого сверхзвука — порядка 2,35–2,8 М с приёмистостью до 15 секунд. Для сравнения, современные двигатели имеют приёмистость порядка 4–5 секунд. Можете представить, какова была реакция двигателя на движение РУДа. Поэтому все наши доработки значительно увеличили удобство выполнения манёвра, повысили вероятность и эффективность самой дозаправки.

Саша Щукин, имевший значительно больший опыт дозаправок, сразу же оценил наши доработки. Я же, честно говоря, вначале относился к Сашиной методике несколько прохладно, считая нашу «фирменную» методику лучшей. Заключалась она в следующем: мы отрабатывали подход к заправщику на расстояние 50 метров, а затем постепенно, раз за разом, приближались к конусу. Практически это был тот же полёт строем с постепенным уменьшением дистанции. В конце концов твоя машина находилась уже как бы внутри самолёта-заправщика, потому что шланг на Ил-76 располагался рядом с двигателями. Последнее обстоятельство, как мы сразу же отметили в докладе, делало заправку очень сложным элементом полёта, поскольку удерживать машину в струе от турбины было весьма проблематично. К тому же заправочный шланг принимал колебания воздуха не только от выходящей струи но и от скоса крыла и начинал совершать совершенно непредсказуемые змееподобные движения перед твоим носом. И по мере того как мы всё больше и больше летали, я понял, что одна из методик Щукина заслуживает внимания и обладает целым рядом

преимуществ. Саша сначала подходил к конусу заправки на дистанцию 2 метра, а затем плавно сближался и стыковался с ним. На первый взгляд, если в случае с заправщиком Т-6 или Су-24 это выглядело нормально, поскольку он нёс фюзеляжный шланг, то для Ил-76 такая методика ещё более усложняла процесс заправки. Но чем больше я работал, тем становилось яснее, что именно щукинская методика будет лучше восприниматься строевыми лётчиками. Она была более удобна и комфортна. Но тем не менее, чтобы рекомендовать полёты на дозаправку для среднего лётчика, мы предложили обязательно оборудовать самолёт демпфером, потом ИУТом — вышеназванным кратковременным изменением тяги в диапазоне 300 кг.

Следующим шагом стала отработка стыковки под обоими крыльями и затем под фюзеляжем. В результате мы с Федотовым настояли на переносе УПАЗа (устройства, из которого выходит паз) на возможно большее расстояние от двигателя. Гай Ильич Северин, кстати, реагировал на наши замечания мобильно, хотя главным в то время для него оставались космос и катапульта, а вопросы дозаправки были как бы уже пройденным этапом.

Следующей доработкой стало переоборудование УПАЗа после того, как мы заявили, что количества заправляемого топлива в минуту (1200 кг) явно недостаточно для истребителя. Если для тяжёлого самолёта это, может быть, и приемлемо, то для того, чтобы заправить 10–12 тонн топлива, нам надо было находиться у заправщика около 10 минут. А с учётом подхода и встречи нахождение самолёта в течение 15 минут в зоне вместе с заправщиком с тактической точки зрения весьма чревато. Скорость заправки должна быть минимум в два раза выше, что и есть у американских самолётов.

Но Северин сказал, что, во-первых, у американцев в основном штанговые заправочные системы с заведомо большей мощностью, во-вторых, он может сделать более толстый шланг, который будет и устойчивее, и производительнее. Мы согласились. И конструктор действительно представил такой шланг. Но если старый шланг был длиною около 30 метров, то новый — чуть больше 20 м. Естественно, если зона заправки у старого шланга («зелёная зона», как мы её называли) колебалась от 26 до 15 м, то у нового — всего от 15 до 10 м. Федотов сделал первый полёт на дозаправку с коротким шлангом и сразу же поделился со мной сомнениями:

— Ты знаешь, стоит вообще как столб! Не шелохнётся. Попасть легко, но удержаться — не могу. И не могу понять, в чём дело? Делал восемь стыковок и практически только во время одной удержался. А так всё время уезжал назад.

В это время мы решили подключать к этой программе новых лётчиков. Как правило, они сначала летали на Ил-76 в кабине радиста и смотрели, как выполняется заправка. Первым в кабину радиста сел Токтар Аубакиров, а я полетел на заправку.

Подлетаю к самолёту и вижу, что шланг, как и говорил Александр Васильевич, стоит в воздухе, словно забитый гвоздь. Я подошёл, состыковался, заправился, отошёл. Снова состыковался и заправился… И так — шесть стыковок. И никак не могу понять, в чём дело? Почему Федотов не мог удержаться? И вспомнил ещё одну фразу шефа:

— Как посмотрел наверх и вправо — там движок, тут закрылок… И только подумал об этом, как уже за фюзеляжем оказался.

А я смотрел вперёд, видел перед собой только конус — и больше ничего. Вспомнив федотовскую фразу, я пошёл на очередную стыковку. На этот раз как только состыковался, тут же перевёл взгляд на турбину заправщика и на заднюю кромку крыла. И тоже оценил, что находятся они очень и очень близко. Стоит лишь слегка пошевелить крылом, и… И только подумал об этом, как тотчас же увидел уже не гондолу двигателя Ила, а широко раскрытые глаза Токтара впереди себя. Он сидел в корме заправщика. Я ещё раз сделал стыковку и снова посмотрел на «донора». И тут же невольно снова расстыковался.

После этого я сказал себе: всё, не смотреть по сторонам и делать заправку так, как делал при первых попытках. Я произвёл заправку, и хотя потом какая-то неведомая мне сила словно подмывала меня посмотреть на детали Ил-76, усилием воли заставил себя не делать этого. Хотя, естественно, я должен был, по замыслу разработчиков системы, видеть огни УПАЗа, сигнализирующие о моём положении в зоне и подтверждающие режим работы самого УПАЗа. Но одно дело, когда полностью концентрируешься на этих сигналах и самом конусе, и другое — когда ты позволяешь себе хотя бы коситься на заправщика.

После этого полёта я рассказал Федотову о сути возникшего явления. Он проверил это на практике. И после этого мы вынесли окончательный вердикт: конечно, скорость заправки — то, что нужно, но шланг надо делать таким же длинным, как прежний.

Но Северин отпарировал, что это сделать невозможно, потому что УПАЗ и намоточный механизм не могут обеспечивать при таком диаметре более длинный шланг, а технологии для создания более тонкого шланга не существует. Говорил ли он нам всю правду или нет, проверить было трудно. Мы поняли, что за короткое время он не сможет преодолеть эти проблемы. Но мы добились другого. А именно, перевода УПАЗа в другую сторону.

Если в вопросах технологии нас ещё можно было запутать, то где удобнее расположить этот агрегат, мы, как самолётчики, знали чётко. Поэтому по нашему указанию УПАЗ перенесли на два метра влево. Когда Токтар прилетел на Ил-76 после моих заправок, он подошёл ко мне с такими же широко раскрытыми глазами:

— Ёлки-палки! Да как же вы заправляетесь? Посмотрел — конца крыла не видно, вижу тебя совсем рядом с двигателями, «фонарь» кабины почти целуется с крылом.

Я объясняю:

— Токтар, это нештатная заправка. Штатная была на тридцатиметровом шланге, а этот на десять метров короче. А в строевой части будет, во-первых, длинный шланг, а во-вторых, он будет перенесён влево…

Так отрабатывалась эта программа. На ней мы, в общем-то, не получили больших эксцессов. Крупных поломок типа обрыва шланга у нас не было. Бывало, конечно, что мы могли порвать «юбку» (ограничитель на конусе) или сломать стыковочный замок так, чтобы его «груша» стучала по штанге. Но эти мелочи входили в разряд неизбежных, сопровождающих любую испытательную программу.

Следующим этапом программы стала дозаправка ночью. Здесь нас ждало немало трудностей. Надо было достаточно хорошо осветить самолёт, чтобы успешно к нему подойти. Надо было осветить и сам УПАЗ, чтобы он чётко выделялся на фоне самолёта. С учётом того, что заправщики имели большой опыт работы с дальней авиацией и фронтовыми бомбардировщиками, где этот элемент был давно отработан и считался нормой, мы должны были перенести этот опыт на заправку истребителей миговского направления. Но перенести его было довольно трудно.

Дело в том, что самолёты дальней авиации, например, обычно заправлялись от себе подобных: Ту-16 от заправщика на базе Ту-16 или заправщиков конструкции Мясищева 3М. Самолёты по размерам не так отличались друг от друга. Нам же, кроме всего прочего, надо было отработать заново полный комплекс взаимодействия нового заправщика Ил-76 (впоследствии — Ил-78) с истребителями.

Испытания, как я уже сказал, проходили успешно и заканчивались ночными «рандеву». С одной стороны, надо было хорошо осветить самолёт-заправщик, с другой — в тактическом плане сильно освещать самолёт было нецелесообразно. Кроме того, возникали блики от фюзеляжа, крыльев и других предметов, появлявшихся в поле зрения лётчика. Мы понимали, что нужно

поставить на истребитель собственную фару, которая позволяла бы при отсутствии должного освещения на заправщике перейти к режиму аварийного освещения.

Мы опробовали досконально все варианты освещения. Помню, сразу после моего отпуска Федотов, тоже собираясь отдыхать, сказал, что надо добить ночную программу и проверить все оставшиеся варианты. После этого шёл выбор окончательного варианта стыковки и проверка отказных случаев. В число последних входили отказы фары, отказ освещения Ила и отказ всего освещения вместе, что было самым тяжёлым случаем. Горели только несколько маленьких лампочек на конусе заправщика, внутри него, на узле стыковки. Чтобы их увидеть, надо было войти в зону так, чтобы ось стыковочного узла совпадала с осью твоего взгляда. И дальше, не теряя из поля зрения этих точек, надо было подойти к конусу, состыковаться и произвести заправку.

Мы сделали несколько стыковок и, несмотря на то, что все они прошли с первого раза, вместе со Славой Белоусовым, командиром экипажа заправщика — заслуженным лётчиком-испытателем СССР с ильюшинской фирмы — решили, что рекомендовать эти способы лётчикам-строевикам нельзя ввиду их небезопасности, что неприемлемо для квалификации среднего лётчика. Более того, при отсутствии освещения и работе с одной фарой мы также записали, что квалификации среднего лётчика недостаточно для стыковки и в таком варианте. И только лишь при штатном освещении Ил-76 и Ил-78 стыковка была возможной даже при отсутствии фары у заправляемого самолёта. Все эти нюансы мы подытожили, и наша заправочная эпопея вроде бы закончилась.

Но она нашла своё реальное продолжение. В дальнейшем мы отработали дозаправку на самолётах МиГ-29К, МиГ-29СМТ и МиГ-31. Здесь дела пошли уже гораздо быстрее. На МиГ-31 мы отрабатывали эту программу тоже сначала вдвоём с Федотовым. Потом подключились другие лётчики — Токтар Аубакиров и Роман Таскаев, которые слетали на этой машине от Мурманска до Чукотки через Северный полюс с двумя дозаправками и тем самым подтвердили на тактическом фоне возможности МиГ-31 по прикрытию северных рубежей. Это был поистине эпохальный полёт с точки зрения отработки и боевого комплекса, и навигации, и системы заправки. Он подтвердил непревзойдённые до сих пор возможности этой машины. И наши лётчики-испытатели вместе со штурманом Леонидом Поповым блестяще справились со своей задачей.

Из всей заправочной эпопеи мне больше всего запомнился

полёт со Станиславом Близнюком, шеф-пилотом ильюшинской фирмы, моим другом, не только одним из лучших лётчиков своей фирмы, но и вставшим вровень с такими знаменитыми испытателями, как Коккинаки и Эдуард Кузнецов, по праву занявшим их место. Он делал уникальные посадки на укороченных дистанциях, садился на крошечной «поляне» в Антарктиде. Он, пожалуй, единственный лётчик, кто взлетает на тяжёлых самолётах с Центрального аэродрома Москвы и осуществляет их посадку. Кроме того, Слава летал на истребителях и благодаря своим лётным качествам мог стать лидером любой истребительной фирмы. Но, к сожалению, некоторые незначительные проблемы со здоровьем заставили его перейти в тяжёлую авиацию.

Слава редко летал на заправку, только иногда со мной и Федотовым, потому что у него, как у шеф-пилота, хватало и других проблем. Но тут я подошёл к нему после отпуска и попросил:

— Слава, у меня к тебе большая просьба. Давай сделаем 10–12 режимов. Я, сам понимаешь, стал теперь мало летать, а тут единственный полёт после долгого перерыва: хочу сделать побольше заправок, а потом будут летать другие.

Он согласился, и мы полетели. Помню, мы сделали четыре стыковки, и по программе у нас ещё были манёвры в струе заправщика. Надо было произвести небольшие снижения, наборы и несколько плавных разворотов. И тут я почувствовал некоторое напряжение. Струю я держал, но нагрузка была великоватой для среднего лётчика. Посмотрел на приборы. Они показывали довольно большие снижения и подъёмы, солидные развороты, гораздо большие, чем должны были быть.

Я, естественно, говорю об этом в эфир Славе:

— Что-то мы маневрируем немного круче, чем положено.

А он мне в ответ:

— Правильно. Чтоб служба мёдом не казалась.

И продолжает по нарастающей. Мы тем временем перешли к выполнению тех же режимов в облаках. Пока кружили там, было не до разговоров. Задание выполнили, но на манёврах потратили много времени и сделали, кажется, всего шесть стыковок, и тут вдруг Слава предложил пойти на посадку. Сели. И я на разборе говорю ему:

— Слава, ну что же ты! Я хотел постыковаться, посмотреть, попробовать, ведь давно не летал и неизвестно, когда полечу в следующий раз. Попросил тебя, а ты начал кружить по всей зоне, маневрировать, и мы на это дело всё время и убили.

А Слава мне отвечает:

— Ну, во-первых, я сэкономил ресурс стыковочного узла. Во-вторых, мы проверили возможности пилотирования строем. Ну а в-третьих, что это за стыковка: состыковался — расстыковался, полетал… Это всё обыденно. А так хоть немножко попотел и поработал. Тебе интересно, и мне интересно. С этой точки зрения отдача от полёта была достаточно высокой.

Так мы со Славой и полетали на заправку.

Должен сказать, с ним нас связывали давние тёплые, дружеские отношения. И когда потом происходило много конфликтов во взаимоотношениях администрации и лётчиков-испытателей, мы вошли с ним в один оргкомитет, где меня избрали председателем. И скажу, что со Славой у нас был по-настоящему хороший, рабочий контакт. Он не занимался пустословием, а всегда вносил в нашу работу чёткие и ясные предложения и ставил акцентированные вопросы, которые требовали безотлагательного разрешения. Но только те вопросы, которые могла решить существующая система.

Возьмём улучшение жилищных условий лётчиков-испытателей. Кому-то в голову вдруг приходит мысль: все лётчики-испытатели должны жить в отдельных коттеджах. Можно ли было в советское время (да и в нынешнее тоже) претворить эту идею, саму по себе правильную, в жизнь? Да нет, конечно! У космонавтов-то не у всех были собственные коттеджи, что уж говорить о лётчиках. К тому же в обществе, в котором главенствовал принцип уравниловки, создавать подобные прецеденты было не принято. Одних лётчиков-испытателей, пусть даже лучших, поселишь в коттеджи, так ведь и другие захотят жить так же. А на всех коттеджей не хватит. Хотя я считаю, что люди, имеющие большие заслуги перед государством, безусловно, имеют право на особое внимание со стороны этого государства. Но пресловутая уравниловка не допускала большой диспропорции ни в оплате труда, ни в создании бытовых удобств.

Например, шеф-пилот получал награды, конечно, первым, и только следом за ним их получали другие. Но ведь он и работал больше других, на нём лежала огромная ответственность за коллектив и за результаты его труда. В финансовом же отношении выигрыш его был незначительным. Иной принцип оплаты труда высококлассных специалистов за границей. В той же Америке лётчик-испытатель может заработать за проведение испытаний 300 тысяч долларов, и это ни у кого не вызывает ни удивления, ни раздражения, там это считается нормой. А кто же даст такие деньги нашим лётчикам? Да и психологически те начальники, от кого зависело решение финансовых вопросов, были просто не готовы к тому, что кто-то может за свою работу,

пусть даже очень сложную и опасную, получать больше чем они, сидящие в высоких креслах в больших кабинетах.

В связи с этим мне вспоминается один случай. Как-то мы проводили программу испытаний, которую составляли полёты первой степени сложности, и длилась она около года. За выполнение этой программы Алик Фастовец должен был получить около трёх тысяч рублей — сумма по тем временам действительно немаленькая.

Подписать финансовые документы на выплату ему этой суммы должен был уважаемый нами замминистра авиационной промышленности Алексей Васильевич Минаев, который при всех своих положительных качествах оставался типичным представителем и продуктом своей эпохи. Так вот, взглянул Алексей Васильевич в бумаги, увидел эту цифру и даже с каким-то недоумением спросил:

— Это как же получается — я, замминистра, получаю 750 рублей, а он получит три тысячи?

И срезал Алику честно заработанные им деньги, начисление которых, кстати, производилось в соответствии с существующей шкалой оплаты сложных полётов. Вот и весь разговор.

7. МОЙ ГОРЬКИЙ «МИГ»

Я начал эту книгу с аварии МиГ-29, сильнейшим образом повлиявшей на всю мою дальнейшую судьбу. Воспоминания о ней давят на меня до сих пор. Я переживал случившееся очень тяжело. В моей лётной жизни до этого было множество случаев, когда приходилось выбирать: или «да» или «нет». Естественно, всем тем, кто работает на таких фирмах, как фирма Микояна, Сухого или Яковлева, и работает на ведущих ролях, приходится сталкиваться с ежедневным риском и опасностью для жизни. Это касается и лётчиков-испытателей ЛИИ, лётчиков военного института. Каждая поднятая в небо новая машина забирает с собою души её испытателей.

Что же касается меня, то, несмотря на везение, поломки сыпались на мою голову словно из рога изобилия. Однажды Федотов, после череды неприятных полётных ситуаций, сказал мне:

— Всё. Давай уходи в отпуск.

Я ответил шутя:

— Да ладно, Александр Васильевич, снаряд дважды в одно место не падает.

А он:

— Падает — не падает… Но раз началось одно за другим — значит, надо выпроваживать тебя в отпуск. Потому что это точно дойдёт до греха.

Помню, он ещё сказал:

— Ладно, сейчас полетим на проверку, сделаем её, и давай гуляй!

Мы полетели на проверку, и у нас произошло в полёте два отказа. Причём один очень серьёзный — отказала основная гидравлическая система. В принципе, ничего сверхопасного, но неизвестно, что могло за этим последовать. Мы быстренько прекратили задание, аварийно выпустили шасси, сели без закрылков, тормозили одним парашютом, зарулили аккуратно на площадку. И на этом всё вроде бы закончилось. Но Федотов сказал:

— Так что видишь, парень? Опять!

— Но, Александр Васильевич, мы ведь были вместе…

— Значит, с тобой сейчас летать нельзя.

Посмеялись-посмеялись, и он сказал уже серьёзно:

— А вообще-то надо подумать. Что-то здесь не то.

Конечно, бывает, когда лётчик позволяет себе заходить слишком далеко и создаёт трудности сам. Но анализ того, что

происходило и со мной, и с моими товарищами, не позволял сделать такой вывод. Видимо, в конструкции «двадцать девятого» было ещё много производственного и технологического брака. И потом, нельзя забывать, что те самолётные фирмы, которые находятся на самом острие авиационной науки, а подчас идут впереди неё, обязательно сталкиваются с неведомыми ранее проблемами и вопросами чисто технического плана. Эти проблемы и вопросы, так уж суждено, замыкаются на лётчике. В качестве примера я уже приводил ошибку идеологов масляной системы двигателя Изотова на МиГ-29 и говорил о подоплёке этой ошибки. Хотя Сергей Петрович и пересилил себя и переделал злополучную систему, это стоило нам одного потерянного самолёта.

Но у меня, как у лётчика, в глубине души всё равно остаётся чувство, что я не всё довёл до конца. Хотя в моей лётной практике можно назвать по крайней мере восемь случаев, когда мне проще было катапультироваться, чем продолжать бороться и доводить самолёт до земли. Но я знал: если случится трагедия, то никому потом не докажешь, что ты действовал правильно и по инструкции. Впрочем, какая там инструкция! В то время, как она требовала покинуть самолёт, ты продолжал его сажать. Потом, разбирая сводки лётных происшествий, в таких случаях мне говорили, что лётчик нарушил все каноны авиации и не принял вовремя решение на катапультирование.

Но есть и исключения. Когда дело касается самых первых экземпляров новой машины, то от руководителя полётов редко можно услышать команду: «Катапультируйтесь!» Как правило, зрелые и опытные руководители полётов в Лётном институте говорят вам: «Принимайте решение!» Иными словами, тебя как бы отдают на откуп случая. А ты думай: посадишь — хорошо, а не посадишь и дело закончится печально — будешь виноват. Потому что у тех, кто остался на земле, проблемы усугубляются. Им надо выявить причину катастрофы или аварии — в этом их главная задача. Задача, часто замыкающаяся на действиях лётчика. Поэтому когда происходит авария — это беда, а когда катастрофа с гибелью пилота — беда неизмеримо большая.

При испытаниях самых первых образцов МиГ-29 мы уже видели, что давление масла в системе на «малом газе» и на «максимале» ниже тех параметров, что были заявлены в допуске: 3,5–4 атмосферы. Минимальное значение его допускалось 3,1–3,2 единицы, а индикатор сигнализации прибора срабатывал уже при 2,8. На «малом газе» эти цифры составляли соответственно 2,5 и 1,7–1,8 единицы. А мы в то время фактически летали уже при давлении масла в 2,8 атмосферы, а на «малом газе» стали

допускать уже 1,3 единицы.

Получалась следующая картина. По программе мы с каждым полётом продолжали снижать давление, оно продолжало не соответствовать допустимым параметрам, но двигателисты выдвигали всё новые версии падения давления в масляной системе, заявляя при этом, что оно ни в коем случае не повлияет на работу силовой установки.

Признаюсь, и мы не возразили категорически против дальнейшей эксплуатации самолёта. Определённая вина лежит и на нас — лётчиках, но всё же в меньшей степени. А в большей — на тех, кто занимался идеологией самолёта, особенно его силовой установкой и её сопряжением с машиной. Именно эти специалисты должны были более самокритично и чётко определить свои позиции. Но они этого не сделали. И в том роковом полёте все эти обстоятельства с полной силой отыгрались на мне.

…После очередного режима указатель манометра масла упал до нуля. И раньше бывало, что стрелка падала до нулевой отметки, а через мгновение взлетала до прежней. Это было нормальной работой прибора. А сейчас было нечто иное. Давление упало и осталось на нуле. Такого поведения давления масла не было никогда. Это выглядело настолько удивительно, что я даже постучал пальцем по стеклу манометра. Стрелка тут же скачком встала на «тройку». Было понятно, что с двигателем происходит что-то ненормальное, и я принял решение возвращаться на «точку». задросселировав тот двигатель, на котором «провалилось» давление масла.

Мы с Федотовым в это время летали уже на аэродинамику, и вопросы по двигателям были как бы закрыты. В самом же начале испытаний, как я уже писал, мы ставили эту проблему категорично, и нами учитывалась каждая десятая доля деления прибора, фиксирующего давление масла. Причём делали мы это только над «точкой». Теперь же количество полётов увеличилось, скорость продвижения программы возрастала, начинали поджимать те самые злополучные сроки. И чувство опасности, исходившее от масляных «провалов», немного атрофировалось. Мы стали постепенно отходить от аэродрома, надеясь на то, что у нас всё-таки два двигателя. За один полёт нам разрешалось выполнять по пять режимов. Этот был третьим или четвёртым. Но поведение правого двигателя заставило меня немедленно повернуть на свой аэродром.

Удаление от Раменского в этот момент составляло километров 120. Мы летали в районе Шатуры. Там была зона, где нами выполнялись «виражи-спирали» для проверки аэродинамики

МиГ-29. В этой зоне, как правило, выполнялись в основном «разгоны» и «площадки», а часть режимов при определённом остатке топлива мы выполняли где придётся. Получалось некоторое комплексирование задач: мы делали «площадку», а затем, уже в зависимости от остатка керосина, — «вираж-спираль» и отрицательную перегрузку, чтобы поймать характеристику устойчивости машины на данном остатке топлива. Следующий «вираж-спираль» делался уже при другом остатке. Таким образом мы рисовали кривые устойчивости машины при различных её центровках.

Сопровождения обычно в это время рядом не было, ибо по запасу топлива и его расходу МиГ-29 значительно превосходил своих старших собратьев. В этот раз Федотов сопровождал меня на МиГ-27, барражируя в соседней зоне. И как только я сказал ему о падении давления масла, он сразу же бросился ко мне. Шеф оглядел внешне мою машину и успокоил меня. Но эффект сопровождения состоит в том, что надо следить за сопровождаемой машиной именно в момент выполнения ею самого режима, когда может произойти какой-нибудь выброс или что-то иное, но которому можно было бы определить подлинное состояние самолёта. Поскольку сопровождающий, конечно же, не мог выполнять синхронно те же фигуры, что и подопечная машина, мы, несмотря на внешнее благополучие, взяли курс на «точку».

Когда до неё оставалось пятьдесят километров, давление масла стало вдруг резко возрастать. Это был симптом уже крайне неприятный, хотя вроде бы с точки зрения работоспособности давление масла просто возвращалось в нормальное русло. Но мы работали сейчас с заниженными давлениями, и даже возвращение показателей к записанным в инструкции значениям воспринималось как ненормальное поведение масляной системы, поэтому я решил поставить обороты на «малый газ».

Я попросил Федотова ещё раз осмотреть машину. Он подошёл ближе и снова подтвердил, что всё в порядке. Как раз в этот момент загорелась лампочка форсажа правого двигателя, хотя он работал в крейсерском режиме. Машина явно начинала «дурить». I тут же остановил правый двигатель, но буквально через несколько секунд, как выстрел, прозвучал голос Федотова:

— Горишь!

Я отреагировал мгновенно:

— Уже остановил!

И тут сработала сигнализация, точнее, две: «Пожар левого двигателя» и «Пожар КСА». А КСА, между прочим, это коробка самолётных агрегатов, один из главных жизненных узлов

самолёта. При её разрушении практически все системы машины перестают работать.

Картина получалась грустная. По всем признакам, правый двигатель, который я остановил, горит, но при этом сигнализация пожара не показывает. Зато работает сигнализация пожара левого двигателя и КСА. А баллон для тушения пожара в самолёте всего один, и совершенно непонятно, что же им в конце концов тушить. Но в любом случае, когда самолёт горит, надо быть подальше от населённых пунктов.

Просчитываю варианты. Большая посадочная полоса в это время находилась на ремонте, поэтому садиться можно было только на малую, но заход на неё — только через Раменское. Город довольно большой, и снижаться над ним опасно: в случае неблагоприятного исхода горящий падающий самолёт может натворить много бед. Поэтому принимаю решение садиться всё-таки на большую полосу. Это риск, но оправданный — заход на посадку пролегает над небольшим лесом и полями, ни одного населённого пункта. К тому же есть возможность сесть правее полосы на грунт.

Я лихорадочно анализировал ситуацию. Моя левая рука была уже на тумблере пожаротушения КСА. И как говорится, на последнем вздохе я подумал, что буду всё-таки тушить коробку. Потому что в этом случае у меня может ещё появиться время для посадки. В это время самолёт сначала медленно начал идти на кабрирование, а потом резко перешёл на перегрузку. Точно одичавшая лошадь пыталась сбросить своего седока. Я инстинктивно отдал ручку управления от себя, заметив, как на табло загорелись две красных лампочки. Какие? Оценивать было некогда. Машина не прореагировала на моё движение, а значит, потеряла управление. До полосы оставалось километров десять, до земли — восемь сотен метров. Внизу зеленело поле, слева вздымался тёмный пригорок леса. Пора!

Я нащупал рычаги катапультирования и потянул их на себя.

* * *

…Вертолёт, долго круживший над местом моей «мягкой» посадки, наконец-то сел неподалёку. Из него выскочили ребята из поисковой группы, уложили меня на носилки и бегом загрузили в вертолёт. Аэродром был рядом. Я не добрал до полосы всего километров десять. Я уже знал, что меня везут в госпиталь. Всех лётчиков после катапультирования обязательно отправляли на обследование вне зависимости от их самочувствия. И мне пришла

в голову мысль, что случиться может всякое. Часто бывало, что лётчик чувствует себя в таких ситуациях нормально, а потом «отбрасывает коньки». Исходя из этого, я начал срочно передавать информацию — всё, что видел и делал, не зная ещё, что КЗА («чёрные ящики») сохранились хорошо и информация о полёте была в общем-то полной. Но я этого не знал и сбивчиво рассказывал о случившемся Коле Бунтину и Аркадию Слободскому, прилетевшим за мной.

Но меня никто не слушал, все улыбались, пожимали руку и твердили, как всегда в таких случаях:

— Молодец! Слава богу, живой!..

На самом деле ситуация с моим полётом и машиной сложилась очень тяжёлая. У самолёта в пять раз был перезатянут подшипник одной из опор, и при таком малом давлении, особенно когда отрицательными перегрузками выводили двигатель на режим «голодания», опора переходила на прямое трение. Произошло возгорание. Начался так называемый титановый пожар. И когда он вспыхнул, от языкового пламени пострадала в первую очередь система пожарной сигнализации. Замечу, в дальнейшем мы поставили два кольца этой сигнализации, чтобы подобные ситуации не приводили к дезинформации лётчика.

Потом выяснилось, что лампочка форсажа, как я и предполагал в те роковые минуты, загорелась от высокой температуры. Датчики были ионизационными, работали на таком же принципе, что и датчики системы пожаротушения, и, срабатывая при определённой температуре, становились как бы косвенной сигнализацией пожара системы. Мы сделали дополнительную термоперегородку, потому что тот титановый пожар пережёг систему управления из хромансильной стали. Температура титанового пожара достигала 2500 градусов и, естественно, управление не выдержало.

Лампочка пожара КСА также сработала из-за высочайшей температуры в соседнем отсеке. Лампочка пожара левого двигателя сработала ложно ввиду общего повышения температуры. Поэтому на следующие машины мы поставили стальные перегородки, чтобы титановый пожар не мог выйти на систему управления самолётом.

8. ГОСПИТАЛЬ

Но эти выводы были сделаны позже, а пока мне предстояло лечить позвоночник. Эта печальная страница моей биографии требует отдельного рассказа. Помню одну навязчивую мысль, преследовавшую меня в первые дни моего лечения. И знаете, о чём я думал, лёжа на доске с повреждённым позвоночником? Я думал о том, о чём думает каждый нормальный мужчина, оказавшийся в сходном положении. А именно: сохранилось ли после такого страшного приземления моё мужское «достоинство»?

Чего греха таить, я любил свою жену и, как теперь говорят, к сексу относился очень положительно. А посему этот вопрос меня весьма беспокоил. «Ну ладно, — думал я всё время, — руки, ноги работают, внутренние органы тоже, голова, слава богу, ещё соображает, пусть пока и с утренними болями. А всё-таки как у меня с этим делом-то?»

Из-за недостатка мест в госпитале меня разместили в кабинете заведующей отделением Капитолины Григорьевны, замечательного хирурга (фамилию её я, к сожалению, не помню, зато имя, отчество и её обаятельный облик запомнил навсегда). Мне было абсолютно всё равно, где я буду лежать, но поскольку в кабинете всё было сделано наспех, то я попросил заведующую, чтобы в моей «палате» немного прибрались. «Вот это чистюля! — шутила Капитолина Григорьевна. — Лежит весь перебитый, и на тебе — приберитесь!» Минут через десять пришла молоденькая медсестра в мини-халатике и с тряпкой в руках. Шея у меня была закреплена. Ворочать головой я не мог. Взгляд у меня был направлен всё время на девушку, и поэтому глаза поворачивались вслед за ней на немыслимые «углы атаки». Когда она нагибалась, её бёдра и всё остальное открывалось мне во всей своей красе. Этого вполне хватило, чтобы понять, что с мужским «достоинством» у меня всё в порядке. Тут я окончательно успокоился.

Больница сама по себе многому может научить и многое приоткрыть тебе. Это своего рода школа человеческого общения. Когда ко мне набежали друзья, узнав об аварии, от них пропустили ко мне только одного человека. Он принёс в палату, кроме всего прочего, букеты васильков и ландышей. Цветов было много. Настроение моё заметно поднялось. В комнате стоял аромат леса и поля. И когда вечером я слушал по радио мелодии, то вдруг почувствовал, что жизнь прекрасна, и осознал, насколько близко я был к двери, ведущей в мир иной.

Здесь же я сделал для себя ещё одно открытие. Насколько приятным человеком и чутким, настоящим врачевателем тела и души была Капитолина Григорьевна, насколько она хорошо встретила и отнеслась ко мне, настолько горько запал мне в память неприятный эпизод в самом начале моего больничного пути. В приёмном отделении, куда меня доставили друзья, я попросил разрешения позвонить домой маме. Я с семьёй только-только переехал в Москву, и у нас дома телефон ещё не поставили. Я знал, что информация об авариях и катастрофах по семьям лётчиков распространяется мгновенно, и не хотел, чтобы её донесли до мамы чужие люди. Одно дело, когда ей скажут посторонние, что я оказался в госпитале, хоть и в удовлетворительном состоянии: мама и жена передумают всё что угодно, пока не убедятся, что я действительно жив. А когда ты сам своим голосом скажешь, что всё в порядке, что есть травмы, что на тебя наложен гипс, но ты разговариваешь, то это подействует успокаивающе на любого человека, а тем более на женщин. Я хотел всего лишь позвонить маме и успокоить её, а она бы связалась потом с Олёной. А потом к ним подъехали бы друзья и рассказали, что всё нормально.

Но мне такой возможности не дали. Более того, пытались заставить выпить нечто успокаивающее. Я понимал, что сделать это нужно, но отказался:

— Дайте мне лучше рюмку коньяка!

На что одна дама в белом халате заявила:

— Да он что у вас — алкоголик?

Аркадий Слободской, всё время находившийся рядом со мной, не выдержал:

— Да вы что! Он у нас капли в рот не берёт.

Конечно, такое обращение на пользу моему настроению не пошло. И поговорку «У нас не госпиталь, а тюрьма!» я впервые ощутил на себе, когда оказался в этом лечебном учреждении. Выпить успокаивающее я отказался уже врачам назло, хотя, быть может, и зря. Уже потом, в палате, когда ко мне подошла Капитолина Григорьевна и поговорила со мной по-человечески, я выпил предложенное лекарство. Позже пришли ребята и сказали, что позвонили маме, переговорили с ней, а затем поехали к Олене и успокоили и её.

А в это время на фирме начались разборы-переборы того, что произошло со мной. Процесс этот был долгим и нудным. Надо было докопаться до истинных причин аварии. Нашли перезатянутый подшипник. Другую причину — потерю нами бдительности — я уже называл. Что же касается той информации, которой я спешил поделиться в вертолёте с Колей Бунтиным и

Аркадием Слободским, то многие не поверили моим наблюдениям за работой двигателей. Но когда комиссия просмотрела плёнки контрольно-записывающей аппаратуры, то мой анализ полностью совпал с показаниями приборов. Кроме того, подтвердилось и то, что я видел в момент катапультирования — срабатывание двух лампочек (как оказалось, индикаторов отказа двух гидросистем). Нашли и белый листок, скользнувший по стеклу кабины. Он оказался листом с моей планшетки.

Я попросил проверить катапульту. На мой взгляд, прошло слишком много времени с момента нажатия на рычаги. Мне показалось, секунд 3,5–5. Выяснили причину потемнения в глазах. Оказалось, при катапультировании упал светофильтр, и я смотрел на мир через него. Как показали записи КЗА, катапульта сработала платно, и время от нажатия на ручки до полного выхода и раскрытия парашюта составило 1,1 секунды. Так растягивается время в экстремальных ситуациях.

Пока анализировались причины аварии, приводилось много всевозможных гипотез и доводов. Я всё время говорил о необходимости проверки моей информации. Но комиссия почему-то не стала анализировать первые минуты нестандартного поведения систем самолёта, а предпочла работать непосредственно над последующими событиями. Потом она нашла явную причину аварии. Главной её виновницей явилась масляная система МиГ-29: низкое давление масла и перезатяжка подшипника. Иными словами, идеологический и технологический брак. Но мне хотелось бы остановиться на другом. То, о чём я пишу, возможно, прозвучит настоящим откровением, и хотя это тяжело признавать, но я считаю, что в этой катастрофе виновны не только техника и её идеология, но и коллектив руководителей. Они определяли эту тему под постоянными увещеваниями двигателистов, которые, между прочим, в кулуарных разговорах сами сомневались в надёжности новой масляной системы.

После очередного понижения давления в масляной системе я всё время задавал им один и тот же вопрос. У двигателистов был один очень классный специалист, великолепно знающий и понимающий технику, — Григорий Душац-Коган. Он каждый раз идеально выводил очередное толкование падения давления масла в системе. И я всегда говорил ему:

— Гриша! Если ты так хорошо всё рассказываешь и тебе всё ясно, почему же вы сразу всё не сделали так, как надо?

Он повторял в ответ как ни в чём не бывало одно и то же:

— Ну, вот теперь мы поумнели.

Проходило какое-то время, случалась новая неприятность с

маслом. Систему дорабатывали, но давление, как и прежде, держалось ниже нормы. И снова перед комиссией вешались многочисленные схемы и графики. Мы снова задавали тот же вопрос. И снова двигателисты «умнели». Это постоянное «латание тришкиного кафтана» происходило по одной простой причине. Сергей Петрович долго не решался железной рукой всё поставить на свои места. Большинство его сотрудников думало так же, как и мы. Но были вынуждены защищать честь мундира. Я разговаривал и со Старовойтенковым, главным конструктором этой машины. Человек изумительных качеств, великолепный организатор опытного производства, сильный конструктор в области двигателестроения, он очень мобильно откликался на наши замечания по многим вопросам. Но масляная система была камнем преткновения.

Я общался и с Юрой Грязновым, со многими другими специалистами, которые соглашались, что корень зла — в масляной системе, что её необходимо переделать на нижний маслосбор вместо верхнего расположения насосов. Но всё это было между нами. Когда же дело доходило до высокого начальства, их «требовательный голос» менялся. Потому что руководитель определил, что система будет стоять сверху.

Не буду снимать вину и с нас, лётчиков-испытателей. Наши руководители были тоже не лыком шиты и знали многие нюансы этого двигателя благодаря богатым материалам наших испытаний. И могли бы настоять на кардинальной переработке системы. Но вмешалась политика. Поджимали сроки. Мы сильно отставали из-за силовой установки. Полёты ввиду неисправности двигателей часто срывались. Поэтому предпочли постоянное латание масляной системы. Радикально же менять её значило переделывать часть двигателя. Этот процесс требовал много времени. А останавливаться никто не хотел. Была возможность продолжать часть испытательных работ на старом двигателе и параллельно делать новую силовую установку, а точнее, новую масляную систему. А если ещё точнее, часть масляной системы. Но и это было бы очень сложной доработкой двигателя, доработкой радикального характера.

Где-то виновны были и мы с Федотовым, поскольку летали на новой машине практически вдвоём и знали лучше кого-либо из лётного состава особенности поведения её систем. И хотя мы высказывались негативно о масляной системе МиГ-29, но жёсткой постановки вопроса о её переделке не добились. И наказание не заставило себя ждать. Я до сих пор виню в этом и себя лично. Потому что был момент, когда, успокоенные латанием системы, мы с Федотовым подумывали о том, что проблема уже решена.

Мы стали делать отрицательные перегрузки уже не над аэродромом, а сначала, как я уже сказал, в четвёртом квадрате — в 35–40 километрах от «точки», а затем ещё дальше. В результате отклонились совсем далеко — за 100–120 км, за что и были наказаны.

Хотя всё не так просто. Когда мы с Федотовым стали уходить далеко от аэродрома, это было связано с необходимостью выполнения того задания, которым мы занимались в то время. Мы летали уже по аэродинамике и отрицательным перегрузкам, которые надо было выполнять при определённом остатке топлива. Между этими остатками на определённой высоте необходимо было выполнить от одной до трёх «площадок», а это означает строго горизонтальный полёт в течение 5 минут плюс пара минут на то, чтобы чётко зафиксировать режим. Итого — 7 минут. Самолёт за это время пролетает в среднем около 100 км. С учётом того, что в воздухе находится не только твоя машина, руководитель полётов относит эти зоны подальше от аэродрома, где постоянно взлетают и садятся другие самолёты.

В принципе, я сумел вовремя разобраться в сложной ситуации и правильно на неё среагировать. Решение идти на большую полосу было принято из-за пожара и возможных его последствий для жителей Раменского. Хотя потом, по записям КЗА, я увидел, что пожар мог произойти или на земле, или на «рулёжке», или над полосой в момент выравнивания, то есть на отрезке от ближнего привода до стоянки на высоте 30–50 метров. Но, как говорится, все мы крепки задним умом. Кто знал? Непредвиденное могло произойти в любой момент. Титановый пожар мог разнести двигатель и весь самолёт вместе с его управлением. Что в общем-то и произошло. Управление перегорело, и самолёт стал неуправляемым. Рисковать я не мог, да и не хотел.

Впрочем, это всё из области гадания. Могло произойти так, а могло и иначе. Садиться на большую полосу тоже было рискованно, так как она находилась на ремонте, хотя отдельные её участки были свободны от техники. Поэтому для себя я решил, что на подлёте сам соображу, куда садиться, — либо на свободный от ремонтной техники участок большой полосы, либо на запасную, грунтовую.

Несмотря на идеологическую подоплёку произошедшего, я смотрю на причины аварии гораздо глубже и шире. И считаю, что здесь нашей вины тоже хватает. Для меня же авария имела негативные последствия ещё и в плане здоровья. Я по-настоящему плохо себя чувствовал из-за травм. Были повреждены шейный, грудной и поясничный отделы позвоночника, оторваны от плеча

шейные мышцы. По мелочам набиралось ещё довольно много, и требовалось приличное лечение с режимом реабилитации.

Но я этот режим не выдержал, о чём горько сожалею до сих пор. Обстоятельства сложились так, что мне нужно было выходить на работу. Причём мне действительно хотелось побыстрее попасть на лётное поле, хотя врачи рекомендовали мне на полгода воздержаться от полётов. Но, беседуя с Федотовым, я услышал от него одну — жёсткую, как мне показалось тогда, фразу. Он сказал, что всякое бывает и многие лётчики после подобных аварий не горят желанием летать, у них появляется синдром страха перед небом. Александр Васильевич как бы ненароком вспомнил, что после своего катапультирования он практически сразу начал летать.

Но, во-первых, катапультирование катапультированию рознь, и их последствия бывают разными. Мне было больно слышать из уст своего начальника скрытые намёки на мою трусость перед небом. Я поделился с немногими друзьями обидными подозрениями Федотова и тут же обратился к замечательному врачу Ариадне Ивановне Королёвой и медсестре Зое Сергеевне, которые с нас разве что пылинки не сдували, сказав, что мне необходимо готовиться к комиссии и немедленно приступать к полётам.

Помню, Ариадна Ивановна тут же запричитала, мол, этого делать нельзя. Не вдаваясь в подробности, я ей сказал, что мне надо обязательно совершить только один полёт, а потом можно идти на реабилитацию. Она поверила в это и слала уговаривать других врачей, убеждая их, что у меня всё проходит как нельзя лучше и заживление идёт просто великолепно и быстро. Действительно, организм мой восстанавливался довольно-таки приличными темпами. Но позвоночник есть позвоночник, и ему всё равно необходимо было сделать тайм-аут, на чём, собственно, врачи и настаивали.

И они, конечно, были правы, в чём я имел возможность убедиться. В этот период на Су-27 погиб мой хороший товарищ Герой Советского Союза, заслуженный лётчик-испытатель Женя Соловьёв, и я не мог не поехать на его похороны. Но уже вечером того же дня я почувствовал ухудшение состояния — очевидно, такие нервные встряски были для меня преждевременны.

А однажды, возвращаясь домой с сыновьями Алёшкой и Стёпкой (ему было всего четыре месяца). я взял коляску на руки перед входом в подъезд. Бабульки, вечно сидевшие на улице, всегда хихикали: мол идёт бугай, а коляску тащит женщина, совсем совесть потерял. В результате шейная мышца, едва окрепнув, снова растянулась. Всё это говорило о том, что мой

организм функционально ещё не окреп.

Тем не менее врачей мы технично обманули, и я снова начал летать. После первого полёта Федотов сразу же направил меня в командировку. После этого я ещё полтора года спал на доске. Причём на настоящей доске, покрытой лишь тонкой простынёй. Было невыносимо больно. Особенно сильно болел грудной отдел. По ночам я иногда скрипел зубами и стонал. Жена, переживая за меня, всегда спрашивала:

— Зачем тебе это надо? Зачем подвергать себя таким мучениям? Куда смотрят ваши врачи?

Но врачей я обманывал. И она не знала о том разговоре между мною и Александром Васильевичем, который заставил меня возвратиться раньше времени в строй. Многим лётчикам я говорил потом, основываясь на своём горьком опыте, что нельзя этого делать. Когда Коля Садовников катапультировался на Су-27 и тоже после относительно небольшого срока реабилитации снова начал летать, я сказал ему:

— Коля, не повторяй моих ошибок!

Я оказался прав: у него потом стало резко ухудшаться здоровье. Талантливый и сильный лётчик, очень хороший парень, Коля безвременно ушёл из жизни. Во многом виной тому было катапультирование и, думаю, преждевременное возвращение к лётной работе.

Что заставило Федотова сказать мне те слова, после которых у меня не осталось выбора? Не думаю, что он хотел заставить меня полететь раньше времени и таким образом простимулировать функциональные возможности моего организма. Очевидно, он сделал это и не из-за какой-то своей вредности. Наверное, негативные настроения от аварии и подсознательное чувство нашей общей вины за случившееся, пусть и косвенной, тяготили его. И это чувство оставляло в закоулках его души некоторую неудовлетворённость, которая излилась на меня. Кроме того, сам он действительно начал летать дня через четыре после катапультирования. В конце концов у него могло на самом Деле сложиться впечатление, что я могу побаиваться новой работы. В любом случае вариант моей психологической реабилитации он явно избрал не лучший. Видимо, он хотел меня «завести», чтобы я преодолел мнимый психологический барьер. Но на меня его слова подействовали как импульс. Я понял, что промедление недопустимо. Иначе может пройти слух, что я стал бояться и ухожу от лётных испытаний. Хотя после анализа моих травм он мог быть немного подобрее или избрать другую форму моей психологической реабилитации.

Но Федотов был Федотовым — человеком с жёсткой формой

руководства. И он решил действовать по-своему. Впрочем, и такой метод существует. Если человек испугался, то, может быть, и нужно сыграть на его самолюбии. Но со мной, уверяю, был другой случай. Я, наоборот, и не помышлял себя вне работы. И эта авария, при всей её тяжести, только однажды заставила меня вздрогнуть. Я лежал ночью в палате и вдруг со всей пронзительной ясностью осознал, на каком краю пропасти находился. В дальнейшем я уже старался об этом не думать. А правильный и глубокий анализ этого события, объективная оценка своей роли в происшедшем помогли мне выбраться из депрессии. И в будущем более оптимально действовать в экстремальных ситуациях и сводить к минимуму их негативные последствия.

9. НЕ ДРАЗНИ СУДЬБУ

Последующие события развивались таким образом, что количество лётных ЧП не только не уменьшалось, но временами даже увеличивалось. И я благодарен Всевышнему за благосклонность ко мне, за то, что он позволял выходить из критических ситуаций вполне достойно. Как я уже говорил, без везения в нашей лётно-испытательной работе делать нечего. В футболе аналогично: есть классная команда, блестящий подбор игроков, но мяч один и — круглый. Поймал фарт — и всё получилось. Для любого игрока, будь он Пеле или футболистом из третьей лиги, нужен фарт, необходимо везение. Разумеется, один нуждается в нём больше, другой — меньше. Но подхватить свою удачу, особенно в тяжёлой ситуации, ты просто обязан. И я благодарен Небесам, поддерживавшим меня в казалось бы безнадёжных ситуациях.

Если продолжить тему везения, то я вспоминаю один из случаев моей посадки без двигателя на «124-й» машине, которая до сих пор стоит в МАИ. Мы проводили обширную программу по проверке характеристик управляемости самолёта на больших углах атаки и на сваливание его в «штопор». Во время очередного режима, когда я выполнял «вираж-спираль» с выходом на предельные углы атаки, машина быстро свалилась в «штопор». Я тут же вывел её из воздушного водоворота, не доводя дело до глубокого «штопора». И вдруг заметил, что температура двигателя резко подскочила. Автоматически я поставил РУД на «стоп», и когда температура упала, стал запускать двигатель заново. Скорость для этого была оптимальной. Но двигатель запускаться не хотел. По инструкции в данном случае требовалось увеличить скорость. Что я и сделал, а потом повторил попытку запуска. Она снова закончилась неудачей. Следующую попытку я сделал уже без терморегулятора, выключив вместе с ним противопомпажную систему. В четвёртый раз я производил запуск турбины уже по аварийной системе. Был у нас так называемый «режим АВСМ». Но и он не сработал.

Пятый запуск я попытался произвести вручную, полностью управляя иглой подачи топлива. Словом, использовал все возможности для включения силовой установки. Сделал даже больше того, что требует от лётчика инструкция. Федотов и сам великолепно знал материальную часть машины, и требовал того же от нас, поэтому мы глубоко знали все «узкие» места самолёта, в том числе и его двигателя. Но в данном случае, думаю, я совершил ошибку. Делая одну за другой попытки запуска в

ближней зоне, я должен был прежде всего направить самолёт к аэродрому и подготовиться, насколько позволяли обстоятельства, к нормальной посадке машины без двигателя (если её, конечно, можно было назвать нормальной). А потом уже пытаться его запустить различными способами. Иными словами, главная задача лётчика — посадить самолёт, всё остальное — вторично.

Как я уже говорил, много раз в первые годы работы на фирме я специально останавливал двигатель, а потом запускал его снова. Да и каждый лётчик-испытатель, например, после замены двигателя или в ходе выполнения специальных режимов — в тех же полётах на «штопор», где его надо было обязательно останавливать, — проделывал это почти автоматически. Мы привыкли к тому, что двигатель запускался в ста случаях из ста. Я и первую попытку сделал, как делал это десятки раз, — сразу же после выхода из «штопора». А надо было сначала направить самолёт на «точку», а потом уже пытаться запускать его. Была нарушена одна из заповедей лётно-испытательного дела: расслабляться никогда нельзя. В течение 25 лет работы, сделав бесчисленное множество остановок и запусков двигателя в воздухе, имея огромнейший опыт надёжного срабатывания двигателей, я утратил бдительность. И как только расслабился, так сразу, как водится: на, получи! Да, мне везло. Но нельзя же было злоупотреблять этим и дразнить судьбу…

После первой попытки я развернул самолёт на «точку», но высоту уже потерял. Отвлекаясь на последующие запуски, я сошёл с оптимального режима. Надо было следить за параметрами двигателя и за динамикой их поведения. Постепенно я распылял своё внимание от главных для посадки без двигателя показателей высоты, удаления от аэродрома и скорости. Пока же я следил за давлением масла и оборотами двигателя, высота и скорость машины стали постепенно падать.

Как лётчик, я думал ещё и о другом. Ну хороню, посажу я машину без двигателя. Мне пожмут руку, а потом начнут спрашивать и анализировать: всё ли я сделал для его запуска? А с тебя, с одного из ведущих лётчиков фирмы, спросят ещё больше: почему, мол, не попробовал запустить вот так или эдак? Тогда-то мы попробовали вот такой запуск, который нельзя рекомендовать строевому лётчику, но ты — лётчик-испытатель фирмы и должен был попробовать тот метод. В силу своего профессионального уровня ты же должен соображать, как действовать в этой ситуации?! К сожалению, этот синдром страха перед тем, что тебе предъявят после ЧП, как сильно тебя будут ругать, какие будут последствия, характерен для всех лётчиков без исключения, он тяготеет над их инициативой. Так нас воспитывают с курсантской

скамьи.

Думая об этом, я и перепробовал всё, что только можно было перепробовать, чтобы с чистой совестью отчитаться потом перед собой и комиссией. Но грош цена была бы этим попыткам, если бы мне пришлось катапультироваться и потерять машину. Вот и получается, что, с одной стороны, ты всё перепробовал, но бросил машину. С другой — не попробовал всего, что мог сделать для запуска двигателя, но, главное, спас машину. Пусть тебе предъявляют претензии, что ты не использовал всей своей лётной квалификации. При анализе аварий или катастроф всегда появлялись подобные мотивы. Я описал это на примере с Петром Максимовичем Остапенко. А тут, надо признаться, сам чуть-чуть не попал в его ситуацию, потому что на дальний привод пришёл на высоте всего 950 метров.

Конечно, я выпустил аварийно шасси, благо с гидравликой у МиГ-23 проблем всегда было меньше, чем на других моделях. И бустерная, и основная система работали нормально. Я успел рассчитать глиссаду и выполнить посадку достаточно прилично. Впоследствии оказалось, что все мои попытки запуска двигателя были бесполезными. Со мной повторился случай Остапенко. Он тоже делал «виражи-спирали», но подальше от аэродрома, и не на большие углы атаки, а на устойчивость самолёта к перегрузкам. На одном из виражей у него вылетели так называемые «кильки» — продольный набор на ободе входа в компрессор, который мы называли «беличьим колесом». Оно развалилось у него на МиГ-27. Двигатель стоял на нём точно такой же, как и на «124-й» машине. Пётр Максимович, как и я, делал многочисленные попытки его запуска. Но поскольку до аэродрома он не дотягивал, то, как только вынырнул из облаков, бросил машину на свободное от населённых пунктов место и катапультировался. То есть ни он, ни я не знали, что все наши попытки запустить двигатель — напрасный труд, поскольку отказ его работы произошёл вследствие механического разрушения части компрессора. Хорошо, если при этом есть какой-то шумовой эффект, в этом случае можно хотя бы догадываться о произошедшем. У меня ситуация сложилось один к одному.

По «беличьему колесу» сделали доработки: схожие случаи были и в строевых частях, где лётчикам приходилось катапультироваться. Дальше оставалось только делать выводы для себя и для всей работы лётчика-испытателя в целом. А выводы таковы. В любом случае должно помнить, что ты не просто лётчик, а лётчик-испытатель и над тобой всегда будет, как дамоклов меч, висеть неиспользование всех возможностей. И это будет основным аргументом твоих критиков. Но ты должен быть

нацелен на выполнение главной задачи. Первое: довести самолёт до земли и удачно закончить полёт. Второе: сделать всё возможное для выяснения причины возникновения аварийной ситуации и её локализации. И третье: если ты этого не сделаешь, но всё-таки посадишь самолёт, это будет лучше, нежели использовать все свои навыки и бросить машину. В этом смысле главная задача лётчика-испытателя — сохранение материальной части и получение того максимально возможного материала, для сбора которого ты и поднялся в небо.

Если же брать главные задачи лётно-испытательной работы, то они гораздо шире: от закладки техники до её испытания, освоения, внедрения и надёжной эксплуатации в строевых частях. Многие концептуальные вопросы, вопросы идеологии здесь ложатся и на шеф-пилота фирмы, и на остальных лётчиков. Глубокое понимание своих задач каждым и является залогом общего успеха.

Я всегда учил ребят, что они должны относиться к самолёту, к так называемой «материальной части», как к своему ребёнку. Чтобы они думали о его жизни как о жизни собственного дитя. И могли уловить момент, когда этот «ребёнок» превращается в груду неуправляемого металла и возникает необходимость его покинуть. Этот момент надо чувствовать нутром и не бросать своего друга и дитя в беде до последней возможности. Но когда бороться уже бесполезно, нужно помнить, что это всего лишь груда металла. Вот тогда надо побыстрее уносить ноги. Потому что ты, возможно, единственный источник информации, потому что твоя жизнь гораздо дороже любого самолёта. И то, что произошло с тобой, не должно произойти вновь с кем-то другим. Причина аварии должна быть выяснена. Рецидив должен быть исключён.

Немаловажное значение в работе имеет человеческий фактор, в том числе внимательное отношение со стороны руководства к каждому лётчику. Не случайно первый вопрос, который задают лётчику после ЧП, как он отдыхал перед полётом, как к нему готовился. Конечно, количество лётных происшествий по вине лётного состава, то есть напрямую связанных с человеческим фактором, достаточно велико. Но я твёрдо убеждён, что речь здесь не может идти только о плохой технической или физической подготовке лётчика, незнании им материальной части самолёта. Как правило, причиной большинства лётных ЧП являются всё-таки недоработки конструкторов боевых комплексов, выражающиеся в недостатках конструкции, в её эргономике, в сложных ограничениях и их большом количестве, в нудных и подчас раздутых инструкциях лётчику, в

многочисленных директивах к ним.

В результате мы сами как бы закладываем мину замедленного действия, а когда она срабатывает, говорим: «Виноват лётчик». За свою лётную жизнь я убедился: если в самолёте есть конструктивный недостаток, избежать его невозможно никакими методическими рекомендациями, никакими ограничениями. Рано или поздно он себя проявит. Это особенно актуально сегодня, когда нынешнему поколению лётчиков приходится работать с очень насыщенными и сложными комплексами и их психофизическая загруженность очень велика. Конечно, лётчик-испытатель должен уметь справляться с большим количеством огрехов техники — это его работа, его этому учат, это его предназначение. Но всё-таки на «выходе» машина должна быть готова к эксплуатации средним лётчиком, задача которого — максимальное использование боевого комплекса, а не «чистка» оставшихся недостатков в его матчасти.

Возможно, кому-то мои слова могут показаться высокопарными. Но если вдуматься в них глубже и действовать согласно этой формуле, работать во многом будет проще. Отношение к самолёту как к собственному ребёнку будет воспитывать в вас уважение к огромному труду создателей этой машины. В том числе и к своему собственному.

Такое отношение заставит вас по-другому и познавать его. Это как с автомобилем: если вы его любите, ухаживаете за ним — вовремя проходите ТО, содержите в чистоте и порядке, относитесь к нему как к настоящему другу, то и он вам отвечает тем же. Автомобилисты меня поймут. Наверняка не раз, попадая в сложную ситуацию на дороге, вы обращались к нему как к живому существу с просьбой: «Не подведи, друг!» — и он вас действительно не подводил. А вот если вы будете свою машину ругать, не будете за ней ухаживать, будете срывать на ней своё раздражение, она будет донимать вас поломками и всячески демонстрировать свою неприязнь к вам. У меня есть один знакомый, в руках которого самая плохонькая машина работает безотказно. А секрет заключается в том, что он эти железяки любит, не стесняется этого показывать и вкладывает в них всю душу.

То же самое относится и к системе «лётчик-самолёт». Если лётчик к самолёту относится как к порождению человеческого ума, интеллекта, как к величайшему произведению, которое смог создать человек, он будет относиться к этому детищу очень бережно и любить его самозабвенно. В этом случае самолёт ответит лётчику тем же.

Случается, авиационные конструкторы создают не очень

удачные модели самолётов, не отвечающие нашим требованиям, которые часто и после модернизации оставляют желать лучшего. Получается этакое дитя с изъяном. И всё равно его надо любить. Ведь мы не любим меньше тех, кто плохо слышит или нечётко произносит слова. Я не говорю, что не надо замечать его недостатков, безусловно, надо, но при этом необходимо помнить, что он — твой друг, а не враг, и работать над этими недостатками вы должны вместе. Мне бывает неприятно, когда лётчики отзываются нелестно о самолёте за его изъяны. Самолёт отвечает им таким же неприятием. Возможно, это происходит потому, что система «человек — земля» и «человек-самолёт» — это единая система, которая управляется свыше. Есть хорошее выражение: «На всё воля Божья». Но Бог за всем уследить не может, поэтому не надо дразнить судьбу. Именно поэтому я призываю лётчиков относиться к своей технике тонко, душевно. Поверьте мне, я знаю, о чём говорю.

В моей жизни было много экстремальных ситуаций. Раз восемь по всем канонам я мог бы катапультироваться, не испытывая судьбу. Но за жизнь своего верного друга я всегда боролся до последнего момента и покинул его только однажды в самой безвыходной ситуации. Именно эту «фирменную» черту — бороться за машину до последнего — заложило в нас предыдущее поколение лётчиков фирмы Микояна. Это в первую очередь Седов, Нефёдов, Мосолов, Федотов, Кравцов, Остапенко. Отношение к самолёту как к живому существу, как к лучшему другу заставляет в экстремальной ситуации проявить волю и найти решение для спасения машины. Если нынешние и будущие лётчики будут так же стараться делать живой эту связь «лётчик-самолёт», у них будет больше шансов продлить свою лётную жизнь. Это не метафизика, в этом главный секрет везения и удачливости в моей лётной жизни. Видно, Бог воздаёт должное за такое отношение к самолёту.

Я горжусь тем, что и мои товарищи — Фастовец, Комаров, Орлов — так же относились к самолёту и за его жизнь боролись до последней минуты, делая всё возможное и невозможное, чтобы привести его на землю.

Мне представляется, что моё везение в лётно-испытательной жизни, где приходилось частенько отвечать на гамлетовский вопрос «Быть или не быть?», не в последнюю очередь связано и с пониманием своей роли во взаимосвязи «лётчик-самолёт». Говорят, время — лучший судья. В данном случае время рассудило, что алгоритм моих действий в экстремальных ситуациях был выбран правильно. Если сейчас эту книгу читает кто-то из лётчиков или лётчиков-испытателей, пусть поглубже

вдумается в суть этой связки: «лётчик-самолёт». Возможно, тогда удача будет к ним поближе.

10. НЕБО И КАРТЫ

Ещё одна, не менее значимая примета лётной жизни — карты. Понятное дело, речь не о навигационных картах. Картами, а точнее, преферансом, я увлекался меньше других, потому что он отнимал слишком много времени и сил. Преферанс — достаточно продолжительная игра. Просидев пару ночей подряд за пулькой, я понял: при моей занятости и постоянном дефиците времени эта игра не для меня.

Нарды, или, как мы их называли, «шиш-беш», игра в кости или покер, захватывали нас довольно сильно. И занимали подчас всё свободное от полётов время. Игра расслабляла и отвлекала от неприятных мыслей, помогала настроиться на будущий ответственный полёт. Естественно, мы играли на деньги. И чтобы это носило определённый общественно-полезный характер, Федотов предложил однажды:

— Ребята, давайте играть не каждый себе в карман, а в общий котёл, в кубышку. Допустим, я выигрываю два рубля и кладу эти два рубля в кубышку. Вы выигрываете рубль — тоже кладёте его туда же. Это будет наш общий финансовый «фонд любителей азартных игр».

Поначалу это нововведение нас не особенно привлекало. Некоторые любили играть «под себя». Но потом мы к этому как-то привыкли. И заиграли на полную катушку. Дело приняло такой масштабный оборот, что, играя в среднем по копейке (Александр Васильевич не хотел, чтобы игра становилась слишком азартной — это всё-таки была лётная станция, а не казино), через пару месяцев, когда мы отпилили угол этой «кубышки», то выгребли из неё около 400 рублей. Это повторялось регулярно, и меньше 200 рублей там не бывало. А что значили 200 рублей для нашего небольшого коллектива, к которому примыкало несколько ведущих инженеров? Цены тогда были невысокие, и на эти деньги мы вполне могли провести в ресторане дружеский вечер. И проводили не раз!

Впрочем, эта традиция потом сошла на нет по инициативе того же Федотова. Александр Васильевич увидел, что игра стала занимать у нас слишком много времени. К тому же ему мало везло, а проигрывать он не любил. Кроме того, у нас появились очень везучие игроки, и в первую очередь Витя Рындин. Даже такой классный игрок, как Шенгелая, и тот иногда восклицал:

— Это фантастика! Представляешь, Рындину, чтоб выиграть, нужно было выкинуть два раза по «шесть-пять» и «шесть-шесть?» Так вот, он выкинул два раза по «шесть-пять», а потом «шесть-

шесть».

И таких фантастических совпадений в игре у Виктора было достаточно много. Иногда мы доставляли Витю в соседние коллективы, в том числе и в ЛИИ. и на суховскую и яковлевскую фирмы, иногда он играл с туполевцами, и все поражались его удивительному везению. Я думаю, дело было не только в везении. В определённом смысле играло роль и мастерство. Но всё-таки и исключительное везение при этом присутствовало. Даже теория вероятности бледнела перед повторяющимся каждый раз неимоверно удачным выпадением фишек и костей.

В этом смысле примечательной была его игровая дуэль с Петром Ивановичем Козьминым. Кроме автогонок, Пётр Иванович обожал нарды и всегда горел желанием сразиться с таким удачливым игроком, как Витя Рындин. Виктор всегда шёл навстречу Петру Ивановичу и, как правило, всегда обыгрывал его. Но это ничуть не охлаждало азарта Козьмина, который мог проводить за нардами, особенно когда его уже списали с лётной работы, целые дни. У Рындина были свои особые приёмы игры. Если он проигрывал, то удваивал ставку. Если проигрывал снова, удваивал опять. Это был верный путь. Потому что в какой-то момент он должен был всё-таки выиграть. И он за один выигрыш возвращал себе всё.

Однажды во Владимировке Виктор попросил меня поиграть с ним в покер. Я тоже любил играть в покер, но не настолько сильно заводился, чтобы терять голову. В этот день мне крупно повезло. И я выиграл у него очень много. Вите, наоборот, весь день карта не шла. И тогда он сказал:

— Давай увеличим ставки!

Я согласился:

— Ну что ж. Хочешь увеличить — увеличим!

Увеличили ставку — и он снова проиграл. Затем снова увеличили, и я опять выиграл. Так продолжалось раз пять или шесть. Витя всё время проигрывал. Мне было уже пора идти играть в футбол (мы договорились накануне с военными лётчиками), и я сказал:

— Всё, Витя, баста!

— Валер, нехорошо уходить с выигрышем. Давай играть. Деньги у меня кончились, но ещё есть смородина.

А взаймы в азартных играх давать было не принято.

Я предупредил, что играю последнюю партию. Мы сыграли. И Витя снова проиграл. Надо сказать, он был одним из самых хозяйственных людей на фирме и в этом плане служил нам образцом. Витя чётко разбирался в «рыночных отношениях», знал, где и как лучше купить продукты, и всегда подсказывал нам, что

нужно купить. Но при этом всегда сначала покупал сам, выбирая себе самое лучшее. Впрочем, никто за это его не корил… Видя, что Рындин выставил на кон смородину, я понял, что он в своём азарте уже дошёл до точки. Когда же я в очередной раз выиграл и направился к двери, Витя остановил меня:

— А почему ты уходишь? Мы же договорились сыграть на смородину.

— Да я же уже выиграл твою смородину!

— Нет, — сказал Витя, — у меня есть ещё одна коробка.

— Но мы же договорились, что я играю последнюю партию на смородину!

— Правильно, — упрямо сказал Витя. — Мы и договорились играть последнюю партию на смородину! На всю мою смородину! Значит, нужно сыграть ещё одну партию.

Короче, стали играть на всю его смородину, и он проиграл и этот ящик. Витя был полностью в расстроенных чувствах. Я тоже чувствовал себя виноватым, потому что ему на этот раз тоже фантастически, но уже не везло. А на меня нашла сплошная «пруха». Хотя раньше он выигрывал у меня как минимум три партии из четырёх.

Как я уже сказал, по части заготовки продуктов Виктор был у нас лидером. Мы часто подшучивали над ним по этому поводу. И если нам удавалось его как-то надуть в данном вопросе, мы были счастливы. Когда Витя это дело обнаруживал, он, конечно, улыбался. Но его улыбка говорила что-то вроде: «Ну ладно, мы ещё встретимся».

В основном подшучивали над Витей мы с Валерой Зайцевым. У Вити была одна забавная черта: маленькую ложь он просекал сразу, но чем наш обман был неправдоподобнее и фантастичнее, тем легче он его заглатывал. Ещё одним мастером розыгрыша был Шурик Токаев, лётчик из нашего транспортного отряда, с которым, если вы помните, я как-то летал на Ан-2 между деревьями. Как правило, начальную «наживку» забрасывал сам Заяц или просил пустить «утку» кого-нибудь из инженеров. А потом уж мы все начинали раскручивать Рындина.

Во Владимировке прямо на аэродроме находился маленький магазинчик, где продавались только консервы «Завтрак туриста». И кто-то из нас додумался распространить хохму, что под этот «Завтрак туриста» закамуфлировано рагу из осетровых рыб. Якобы это делано специально, чтобы не возбуждать азарт у населения лётного городка и распределить эти продукты втихую. Вот этот слушок мы и запустили. «Завтрак туриста» популярностью у лётчиков, как вы сами понимаете, не пользовался…

Витя тут же на эту «утку» клюнул (ох уж это волшебное слово дефицит!). Буквально через десять минут, никому ничего не сказав, он оказался около магазинчика, у которого уже выстроилась очередь, — информация всё же просочилась в узкий круг знакомых и от этого стала ещё более достоверной. Рядом с Витей «случайно» оказались Шурик Токаев и Зайчик. Продавщица, ничего не понимая, быстро отпускала вдруг ставший ходовым залежавшийся товар. Люди с заговорщическим видом платили деньги и со счастливыми лицами покидали магазин, прижимая к себе заветные банки.

Наконец продавщица распаковала последнюю коробку, и стоявший впереди Виктора Зайчик сказал, что если стоящие впереди него люди не будут брать эти консервы, он бы взял всю коробку. На что покупатели, естественно, твёрдо ответили, что это невозможно, поскольку они сюда за тем и пришли. Нервы у Вити натянулись. «Не выдержавший» Шурик в этот момент крикнул: «По пять банок в руки!» Тут нервы не выдержали у продавщицы, и она инстинктивно отложила пять банок себе. Увидев это, Зайчик начал лихорадочно считать — естественно, вслух, — достанется ли ему пресловутый продукт, а подсчитав, крикнул Шурику (тот стоял сзади Вити): «Беги за Валерой (то есть за мной), я пропущу его вперёд, да и ты тоже иди сюда». Выдержать этого Витя уже не мог и голосом, не терпящим возражений, сказал: «Продавец, по пять банок в одни руки и только строго согласно очереди!»

Наконец подходит очередь Зайчика, он протягивает Деньги продавщице, получает свои пять банок и просит ещё пять банок для друга. Под строгим Витиным оком продавщица была неумолима: «Нет». Тут вдруг «выясняется», что у стоящего в очереди сзади Шурика денег нет — «забыл» дома. Витя страшно этому обрадовался и тут же забрал десять банок — и свои, и Шурика. «Утка» сработала на все сто процентов!

Вернувшись домой из командировки в пятницу вечером, Витя, как хрустальные бокалы, достал из сумки непрезентабельные консервные банки и рассказал жене Вале, к каким хитроумным уловкам прибегают местные власти для распределения дефицита. «Главное — информация, как в бою — разведка!» — подвёл он итог. А утром он проснулся от противного запаха, идущего с кухни. На его раздражённый вопрос, чем это так пахнет, жена ответила, что это дефицит с Волги. И только тут Витя прозрел: опять наши происки!

11. КРУТЫЕ «СПИРАЛИ» ОТЕЧЕСТВЕННОГО «ШАТТЛА»

Мне посчастливилось попасть на фирму Микояна в эпоху бурного развития авиационной и космической техники. Я застал настоящий авиационный бум, когда в нашу жизнь стремительно, один за другим врывались самолёты новых поколений. У каждого из них была трудная судьба, но они закрепились в небе. И сегодня без этих прекрасных машин невозможно уже представить человеческое бытие. Участие в испытаниях этих высочайших достижений человеческого разума, постоянное пребывание на переднем крае науки и техники — ни с чем не сравнимое ощущение. И меня до сих пор переполняет чувство гордости за то, что я стал участником великих шагов человека в небо, что судьба предоставила мне этот шанс. Но, говоря о программах развития военной авиационной техники, я как-то упустил из виду в настоящей книге одну очень важную научно-техническую тему, имевшую колоссальное стратегическое значение для СССР. И не только для нашей страны, но и для глобального перераспределения сил на международной арене. Я имею в виду программу русского «Шаттла». Восполним же этот пробел!

Всё развитие авиации и космотехники в те времена было направлено на решение единой задачи. А именно — на победу в силовом противоборстве двух лагерей: капиталистического и социалистического. Очевидно, что баланс сил в мировой политике определяли новейшие достижения науки и техники. Сильные мира сего проявляли интерес к авиации и космонавтике в основном именно в этом ракурсе. Да, в мире капитала большую роль играл и бизнес. Но бизнес без лидирующей роли на мировой арене не имел надлежащих перспектив. Американцам было необходимо, чтобы сама система, сам американский стиль жизни стали доминирующими на всём земном шаре. Именно такая позиция определяла отношение правительств к науке и технике. А уже потом, естественно, и престиж нации.

В этом смысле и наши авиационные и космические новинки рассматривались в первую очередь как средства доставки ядерного оружия в противостоящие нам регионы планеты. Образно говоря, Москва и Вашингтон были двумя противоборствующими силовыми центрами, которые определяли политику на планете. Военно-промышленные комплексы СССР и США занимали главенствующее положение в экономике. Средства, выделяемые и нашему ВПК, и на заказы военно-

промышленным корпорациям Америки, были колоссальными. Военным заказам всегда отдавался приоритет.

В этот период несколько большее внимание стало уделяться космосу и ракетостроению, что не могло не нанести определённого урона развитию авиации. Эпицентр финансовых привилегий и повышенной «отеческой» опеки переместился в зону развития космических и ракетных средств доставки ядерного оружия. Хотя большую часть ядерных зарядов несла всё же дальняя и тактическая авиация. Впрочем, подобные скорее политические, чем технические веяния наблюдались во все времена. И нельзя сказать, что наши конструкторы и руководители авиационной отрасли совсем опустили руки и утратили свои амбиции, в хорошем смысле этого слова. Что поделаешь, политики — люди в техническом плане в основном недальновидные и руководствуются в своих решениях советами помощников, которые зачастую лоббируют интересы тех или иных фирм и предприятий.

У нас, например, было позволено отдельным заводам, производящим ракетную технику, выделиться в самостоятельное министерство. За счёт оглушительного успеха нашей космонавтики «под фанфары» могли решаться любые вопросы, в том числе и стратегического характера. И у нашего министра авиационной промышленности Дементьева не хватило политического веса, а возможно, и воли отстоять и сохранить эти заводы в своём ведомстве. Последнее обстоятельство ухудшило не только позиции авиастроения, но и общую координацию космических и авиационных программ. Началось сначала лёгкое противопоставление, быстро превратившееся в полную автономию министерств, когда о какой-либо координации авиационных и космических программ и речи быть не могло. Но как раз именно в это время возникла общая интегрирующая задача создания космического аппарата, который мог бы возвращаться на землю как обычный самолёт, а возможно, и стартовать в космос с самолёта-носителя.

Я не зря начал с политической подоплёки проекта, ибо программа, интеграционная в техническом смысле, могла привести и к административному объединению. Что, очевидно, было бы выгодно в целях консолидации и научных идей, и промышленных мощностей. К слову, в США одна и та же корпорация разрабатывает как авиационную, так и космическую технику, что позволяет ей выживать при постоянно меняющейся конъюнктуре рынка.

Возможный административно-научный симбиоз ракетно-космической и авиационной отраслей позволил бы более

динамично и гармонично развиваться и тому же ракетному комплексу, вычлененному, как я уже сказал, из авиастроения. Средства, выделяемые на космонавтику, были действительно огромными и порой, как мне кажется, расходовались неэкономно.

Такая программа была. Она начала разрабатываться ещё в 1965–1966 годах при Микояне и называлась «Спираль». Она представляла собой ракетно-самолётный комплекс, выводивший аппарат, называемый нами в шутку «Лаптем»,[3] на околоземную орбиту с помощью королёвской ракеты-носителя Р-7 или челомеевской ракеты Р-5. Затем комплекс решал в космосе свои задачи: доставку ядерных грузов и уничтожение спутников противника. Первоначально он и задумывался как истребитель-перехватчик ИСЗ (искусственных спутников земли).

По тем временам в эту полусумасшедшую идею многие не верили. Да и космические «монстры», только что получившие заветную для себя автономию, не особенно лояльно относились к этой программе. Даже с учётом очень сильных позиций Микояна в правительстве она шла медленно. А при Брежневе старые микояновские связи работали уже хуже. Жаль. Ведь в перспективе это была мощная и едва ли не революционная программа — и с точки зрения реализации красивой идеи, и с точки зрения консолидации отечественной промышленности, и с точки зрения разработок и развития новейших технологий.

Спустя почти десятилетие на смену ей пришла новая тема — «Буран», аналог американского «Шаттла». Мощная ракета «Энергия» выводит комплекс на орбиту, тот выполняет работу орбитальной станции и одновременно производит снятие и замену отработавших свой ресурс спутников, доставку новых, а затем возвращается на землю в самолётном варианте приземления. Подразумевалось, что комплекс будет использоваться не только для снятия своих спутников. В его функции входило и уничтожение ИСЗ противника. Я не говорю уже о народнохозяйственных и иных задачах (телекоммуникации, связь и т.д.), которые мог решать этот многофункциональный аппарат.

Приходится с горечью констатировать, что и здесь правительство не учло тенденций развития ракетно-космической техники. Не нашлось людей, которые смогли бы вовремя сориентировать руководство страны в новейших научных достижениях и перспективных направлениях развития техники. Все были загипнотизированы успешными шагами нашей космонавтики. Они действительно впечатляли. Но, как это часто бывает, гегемония одной отрасли не давала развиваться другим научно-техническим направлениям, могущим усилить, к примеру,

мобильность той же ракетно-космической техники, сделать её более гибкой, создать в том числе и более эффективную противоракетную оборону страны, наконец, способствовать производству менее уязвимых для противника средств нападения.

Когда шли долгие переговоры по проблемам противоракетной обороны (ПРО), американцы жёстко настаивали на сохранении в договоре позиции о развитии своей системы ПРО. Это был один из недоступных вопросов, который не поддавался корректировке. Все видели, какие средства вкладывались в эту область. А такие технические средства, как «Шаттл», усиливали мощь ПРО США. Если бы у нас такими же темпами создавался «Буран», то руководство государства имело бы в своих руках могучий козырь. А сумасшедшую гонку, в которой участвовали и наши разработчики систем ПРО, можно было бы остановить на существовавшем тогда уровне. Подобно тому, как сейчас мы сокращаем ядерные и космические вооружения.

Но дальновидности от политиков ожидать не приходилось. Кроме того, лоббисты ракетно-космического комплекса сделали всё возможное, чтобы тема космического челнока не имела у нас продолжения. Надо признать, и наши лидеры, включая министра авиационной промышленности, говорившего, что начнёт эту программу только тогда, когда ему передадут ракетные заводы, чересчур ударились в ведомственные дрязги и дебаты. И такие разборки — «чего у кого больше», приводили к тому, что программа фактически стояла. Хотя были сделаны многочисленные запуски макетов челнока, так называемых «Боров», спускавшихся затем из космоса в автоматическом режиме на точку. Задел мы имели, но продвигались вперёд далеко не теми темпами, какие были необходимы.

На развитие программы повлияла и смерть Микояна. Сменилось руководство КБ. Фирму возглавил молодой тогда ещё Беляков. Когда приходит молодой руководитель, обычно следует всплеск научной и производственной активности коллектива. Но Беляков уже тогда был очень взвешенным и рано повзрослевшим генеральным конструктором, безусловно, одним из самых талантливых и эрудированных. Я заявляю это с полной уверенностью. Об этом можно судить хотя бы по тому, что сейчас, когда он уже отошёл от дел, авторитет у него сохранился огромный. Обычно же авторитет теряется одновременно с властью…

Я могу утверждать это, потому что конструкторы обычно не питают друг к другу особой симпатии. Но авторитет Белякова подчёркивался везде неоднократно и непререкаемо. Лишь

однажды Михаил Петрович Симонов, генеральный конструктор ОКБ Сухого, обрушился на Белякова с необоснованной критикой. Впрочем, это была его обычная позиция по отношению к нашей фирме. Наши конструкторские бюро конкурировали. Конкуренция всегда была жёсткой, порой даже жестокой. Но никогда ни от корифеев авиации, ни от её создателей я не слышал, чтобы, например, Павел Осипович Сухой резко или негативно высказался об Артёме Ивановиче Микояне. Так же и Артём Иванович никогда не высказывался дурно о Павле Осиповиче. Они относились друг к другу уважением. И многие специалисты нашей фирмы говорили о Сухом как о мудром и сильном генеральном конструкторе.

Только с приходом Симонова к руководству ОКБ Сухого наступил некий антагонизм в отношениях между фирмами. Вернее, он начался ещё до его воцарения в кресло генерального. Когда Михаил Петрович стал работать в Авиапроме, он уже там развил весьма бурную деятельность по ниспровержению микояновской фирмы. Думаю, Михаилу Петровичу пора спуститься на землю. И понять, что в мире сегодня летает шесть тысяч самолётов с маркой «МиГ», а не «Су». А если взять процентное соотношение всех произведённых самолётов — и тех, что находятся на вооружении, и тех, что перспективны с точки зрения экспорта, — это соотношение будет далеко не в пользу фирмы Сухого. Но и в средствах массовой информации, и во властных коридорах — везде напевается одна песенка: «Только „Су“, только „Су“, только „Су“». Горько, когда лоббистская деятельность связана не только с продвижением своей модели самолёта, но и с обязательным ниспровержением конкурента. Нечто подобное творилось и у нас в ракетно-космическом комплексе.

Когда пришёл Беляков и у нас шла борьба за продвижение МиГ-23, попавшего под переплетение новых концепций, тема «Спираль» осталась как бы в стороне от основного процесса. В это время на пост заместителя министра авиационной промышленности пришёл Алексей Васильевич Минаев. Именно он «разбудил» эту тематику, заставил многих руководителей партии и правительства по-иному взглянуть на «Спираль», в буквальном смысле ведущую в будущее. Ещё одним толчком для дремавших политиков стало начало разработки американцами программы «Шаттл». Брежнев на Политбюро однажды спросил:

— А у нас это есть?

Ему доложили:

— Да, Леонид Ильич. У Дементьева вроде бы что-то делалось.

После этого внимание к «Спирали» вернулось. Алексей

Васильевич Минаев оживил эту тему, и она пошла. Ракета у Челомея была уже наготове, и запуск первого образца «Спирали» можно было произвести уже через год-два. Предприятие-изготовитель комплекса находилось в Дубне. К испытаниям тогда же срочно стала формироваться команда. Она представляла собой группу специалистов из КБ Микояна, ЛИИ и ЦАГИ. Подбирался и лётный состав. Все ожидали, как и сам Федотов, что поднимать «Спираль» доведётся ему. Думаю, и у Белякова сомнений в этом не было. Но Минаев вдруг занял жёсткую позицию и попросил Белякова, чтобы аппарат испытывал другой лётчик. Надо сказать, что А. В. Минаев, несмотря на свою созидающую и организующую роль, всё же оставался ярким порождением советской административно-командной системы. Назначение ведущего лётчика не входило в его компетенцию, этим у нас на фирме традиционно занимался шеф-пилот. Но в назначении Федотова пилотом «Спирали», говоря откровенно, был бы элемент некорректности. Всё-таки шеф-пилот — фигура прежде всего политическая. Безусловно, он должен быть в курсе всех тем, но если программа узкопрофильная, да к тому же связана с другими регионами страны, она отвлекает его на долгий срок от остальных дел. Собственно, именно по этой причине после гибели Александра Васильевича я вместо себя поставил на морскую тематику Токтара Аубакирова. В итоге пилотом «Спирали» назначен был Алик Фастовец, дублёром к нему был определён я. А Федотов сказал нам как-то скороговоркой:

— Вроде бы как вас назначают. Я высказал пожелание. Но эта тема дальше двигаться не будет.

Словом, он сразу выразил своё негативное отношение к этой тематике. И нам с Аликом стало обидно, что наш шеф-пилот после того, как выбрали не его. выставил напоказ свои эмоции. Это, кстати, был первый случай, когда лётчика на машину определял не шеф-пилот фирмы, что укололо Александра Васильевича, и он сразу отрицательно отозвался обо всей программе. Его обида была ещё заметнее на фоне вчерашнего, скажем так, благосклонного отношения шефа к этой теме. Совсем ещё недавно он говорил о том, что мечта Чкалова может воплотиться в жизнь на нашей фирме и, может быть, он ещё «облетит шарик» на самолёте-ракетоплане.

Нельзя не вспомнить и о негативном отношении к комплексу некоторых главных лиц ракетно-космического ведомства, в частности Сергея Павловича Королёва встретившего программу тоже без особого энтузиазма: он видел в ней угрозу своим разработкам. Полное доминирование в ракетно-космической отрасли королёвских программ с приходом «Спирали» могло быть

скорректировано, в том числе и с точки зрения перераспределения сил, средств и внимания руководителей государства. Уже сама возможность такого поворота событий вызвала сопротивление многих конструкторов, в том числе и Королёва.

Я хорошо помню первые встречи с космонавтами и руководителями нашего космоса, к примеру с Германом Степановичем Титовым, к которому я отношусь с большим уважением и как к человеку, и как к космонавту, и как к лётчику. Он был тогда заместителем начальника ГУКОСа и приезжал к нам в Жуковский (мы проводили совместные совещания и на фирме и в Звёздном городке). Доводы космонавтов и руководства сводились к тому, что уже сделано много ракет «Союз», что их проще запускать, что экономически это выгоднее. А спускаемый аппарат тоже можно модернизировать и приземлять его по более мобильной и мягкой схеме, что позволит использовать его ещё несколько раз.

Но ведь ставилась задача создать орбитальный корабль, не просто возвращающийся на Землю. Он должен был возвращаться в нужную точку и при необходимости менять место посадки. Мне могут возразить, что путём выбора наклонения орбиты, изменения координат ориентации то же самое может делать любой возвращаемый аппарат типа «Союз». Причём без доработок и связанных с ними денежных затрат. Но речь прежде всего шла о создании аппарата, который выполнял бы уникальные задачи в космосе. А конструкция «Союза» не отвечала требованиям, предъявляемым к такому классу аппаратов, их можно было приспособить лишь для частичного решения небольшого спектра поставленных задач. Воздушно-Космический самолёт — это огромный шаг вперёд, это уже другое поколение космических аппаратов, способных решать как современные задачи во всём их многообразии, так и на перспективу. Корабли типа «Союз» выполнить их не могли.

Я не хотел бы вникать глубже в технические проблемы и загружать ими читателя. Но суть в то, что борьба за главенство в какой-то области всегда приводит к тому, что та или иная отрасль вдруг начинает развиваться отнюдь не в направлении, диктуемом временем и законами развития цивилизации. Всё это привело к тому, что американская программа «Шаттл» получила мощную государственную поддержку и развитие, а мы, вместо того чтобы опередить американцев как минимум на 8-10 лет, оказались позади них с таким же разрывом. Мы оказались не просто вторыми. Американцы продолжают успешно летать, а мы, угрохав астрономические суммы на эту программу, фактически её

закрыли. Теперь, чтобы её возродить, надо вложить средства, соизмеримые с вложенными в неё в прошлом. С учётом того, что сегодня речь идёт только о выживании нашей экономики, разговор о таких серьёзных и важных программах вестись уже не может…

12. КОСМОНАВТ — НЕ ЛЁТЧИК-ИСПЫТАТЕЛЬ

Но тогда, с приходом Минаева, программа получила своё второе рождение. Мы с Аликом жадно приступили к изучению создаваемого комплекса, часто ездили в Дубну, в КБ, в институты, разрабатывающие отдельные узлы и системы корабля. Мы побывали в Центре управления полётами, в Космическом городке в Щёлково. Мы впервые соприкоснулись с космической техникой, всё было интересно и ново. И когда космонавты называют себя испытателями, я полностью согласен с этим утверждением. Но добавлю, что в основном они — инженеры-испытатели оборудования и систем космического корабля. Испытывают они и возможности человеческого организма. Иными словами, делают ту же работу, что и мы. Но их испытательная работа коренным образом отличается от работы лётчика-испытателя. Я не хочу ни в коей мере умалять достоинства их работы. Тем более что в последнее время она приняла более творческий характер. Я понимаю, насколько этот труд опасен. В недалёком прошлом существовавшая строгая цензура не позволяла рассказывать о многих экстремальных ситуациях в космосе, когда космонавты оказывались буквально между жизнью и смертью. Но, повторяю, они были не лётчиками-испытателями. Когда мы начали знакомиться с кругом их работы, то поняли, что, как говорят в Одессе, здесь лётчика-испытателя и рядом не стояло. Все макеты, все рычаги управления и приборы, которые мы видели, вся эргономика не вписывались ни в какие каноны лётно-испытательного дела.

Думая об этом, я всегда вспоминал разговор Сергея Николаевича Анохина с его другом — Сергеем Павловичем Королёвым. Они долго рассуждали и спорили о том, кого брать в экипаж. Анохин провёл большую работу по отбору лётчиков-испытателей в отряд космонавтов. Но параллельно с ним Королёв отбирал ребят из строевых частей ВВС и ПВО. В нём поначалу боролись две тенденции. С одной стороны, ему нужны были подготовленные люди, не задающие лишних вопросов и готовые пойти на всё. Иными словами, бесстрашные герои, крепкие телом и духом. С другой — ему не хотелось работать с супер-профессионалами, требующими соблюдения всех канонов, которыми была пропитана вся их профессиональная подготовка. Дискуссий он не допускал. По своему характеру Королёв был человеком жёсткого склада. По отзывам знавших его людей,

единоначалие было у него в крови. И это правильно. Потому что такие серьёзные вещи делаются только на основе глубокой централизации власти и волевого начала руководителя. Но в конце концов Королёв сказал Анохину так о лётчиках-испытателях:

— Сергей Николаевич, их время ещё не пришло. Мне нужны другие ребята. Такие, которые будут задавать мало вопросов и выполнять поставленную задачу.

А лётчики-испытатели привыкли иметь право голоса. Ведь если лётчик-испытатель говорит: «Неприемлемо!» — то, естественно, после такого вердикта, вынесенного пилотом или группой во главе с шеф-пилотом, ни о каком первом вылете речи быть не может. Уж с чем-чем, а с этим у нас было строго. Существовали методические лётные советы, где обсуждались планы первого вылета, само задание, существовала демократическая процедура принятия окончательного решения. И в то же время оно жёстко контролировалось такими ведомствами, как ЦАГИ, ЛИИ, и необходимо было держать серьёзный экзамен перед первым вылетом. Это событие не могло пройти на одном волевом решении руководителя. Существовали строгие рамки, за которые не было позволено выходить никому.

Эти препоны Сергею Павловичу были не нужны, и он в зародыше отмёл напрочь всю систему лётных испытаний, поведанную ему Анохиным. Я имею в виду принципы лётно-испытательной работы, связанные с деятельностью лётчика-испытателя, выполняющего роль командира корабля. Разумеется, испытания частотные, прочностные, стендовые, моделирование и другие, связанные с отработкой всего комплекса, проводились, и это было обязательным условием. И если вначале, когда в нём ещё не выветрился дух конструктора самолётов и планеров, он принимал его, то потом, когда он стал руководителем ракетных программ и имел дело только с техникой, в нём выработался определённый менталитет руководителя и не менее определённый стереотип руководства этим комплексом. Когда в спутнике должен был появиться человек, его место в системе было уже определено. Надо сказать, что этот подход к человеку, призванному на космическом корабле беспрекословно выполнять команды Земли, и помешал Сергею Павловичу Королёву правильно построить свою работу с лётным составом.

Я не хочу судить, правильно или неправильно то, что полетел Гагарин, а не какой-нибудь лётчик-испытатель. Полетел Гагарин. Это была его песня. Это был его полёт. Но затем все космические программы делались под инженера, а уже потом под пилота корабля. Не было преемственности перехода от лётного аппарата

к космическому, что мы видим у американцев. Они сохранили традиционную преемственность своей астронавтики от авиации, что позволило им более гармонично развивать космические программы. И первоначальное отставание американской космической техники вылилось потом в солидное её преимущество. Не оттого ли, что в этом участвовали лётчики-испытатели? Кроме более мощной экономики, этому способствовали традиционные связи авиационно-космического комплекса США. Наши космонавты, летавшие на американских кораблях, видели, насколько комфортнее управление ими по сравнению с нашими «Союзами», насколько удобнее сделаны приборы и рычаги для выполнения тех или иных работ. А главное, пилоты «Шаттлов» не чувствовали себя только статистами, выполняющими команды ЦУПа. Они ощущали себя настоящими пилотами. Устройство американских челноков говорит о том, что в их создании участвовали лётчики-испытатели.

Я помню отношение корифеев нашей авиации и лётчиков-испытателей, чьи имена лишь изредка выплёскивались на страницы газет, да и то после установления мировых рекордов, к славе космонавтов. Человек, слетавший один раз в космос, сразу же становился известным всему миру. Может быть, амбициозность наших корифеев влияла на их отношение к космическим собратьям. Может быть, виной тому стало и поведение отдельных космонавтов, их пренебрежительное отношение к окружающим, которое мы чувствовали на себе, приглашая их в гости. Многие из них не отличались особой скромностью. Пожалуй, лишь Гагарин, Титов, Леонов, Хрунов, Стрекалов, Рукавишников, Володя Титов, Петя Климук, Витя Афанасьев, Саша Волков, Володя Джанибеков относились к своей славе должным образом, были просты и приветливы в общении. Возможно, так же вели себя ещё многие космонавты, с которыми я не был знаком лично. Но часть из них проявляла высокомерие, причём в кругу лётчиков-испытателей, «наевшихся», как говорится, всего и знающих, почём фунт лиха. Это особенно горько, когда знаешь, что в экстремальных ситуациях, безусловно, опасных для жизни, космонавты мало на что могут повлиять. Хотя случаи последнего времени, связанные с авариями на станции «Мир», и первые космические «приключения» Беляева и Леонова, Шаталова и Климука, Джанибекова потребовали от них не только мужества, но и профессиональных навыков, свойственных и испытателям.

А вот заносчивость отдельных космонавтов приводила к тому, что наша аудитория, в свою очередь, иронично относилась

к профессионализму космонавтов. Впрочем, мы понимали: то, что совершил Володя Джанибеков на станции «Мир», просто восхитительно. Но ещё раз повторю: они работали как бортинженеры-испытатели, очень сильные и грамотные, а не как пилоты космических кораблей. «Земля» всё старалась повесить на автоматику. И под этим углом рассматривалась роль космонавта. Если бы главным лицом на орбитальном корабле был космонавт, если бы гораздо большее в полёте зависело от его творческой деятельности, наверное, и успехов было бы больше. И космонавты совершали бы меньше ошибок, и были бы такими же высокими профессионалами, как Соловьёв, Титов, Леонов, Джанибеков, Шаталов, Климук, Кизим…

Отношения у нас с ними были прекрасными. Мы понимали друг друга с полуслова. Но однажды, когда праздновался 25-летний юбилей Школы лётчиков-испытателей, к нам в гости пришла группа космонавтов. Часть из них вела себя скромно, ну а кое-кто — вызывающе и высокомерно, строя из себя «старшего брата» лётчиков-испытателей. Тогда наш «папа», корифей отечественной авиации Громов, тонкий психолог, не выдержал и съязвил:

— Наша работа во многом отличается от других, в том числе и от работы космонавтов, по своей профессиональной специфике. Хотя у обеих очень и очень много схожего. И степень риска, и физические нагрузки…

Сделав небольшую паузу, он закончил фразу словами, вызвавшими оживление одной части зала и недовольство другой:

— …Но никогда ни одному конструктору даже в голову не придёт на опытный самолёт на первый вылет посадить собачку!

Лично я не хотел бы называть первых космонавтов подопытными кроликами. Но с творческой точки зрения судьба у них была незавидной. Впрочем, они сделали те первые шаги, которые должен был сделать человек в космосе. Наверное, у первого американского астронавта Джона Гленна тоже не было широкого поля деятельности с точки зрения лётчика. Но тенденция такова, что по своему характеру работа космонавта постепенно приближается сегодня к работе лётчика-испытателя и во многом схожа с ней. Но пока она не обрела полной смысловой значимости нашей профессии, где человек всё-таки не находится во власти техники, а управляет ею.

13. КРАН ДОБРОВОЛЬСКОГО

Последнее обстоятельство во всём своём трагизме проявилось в гибели экипажа «Союза» — Добровольского, Волкова и Пацаева. При расстыковке спускаемого аппарата от корабля плохо сработали предохранительные клапаны и произошла разгерметизация кабины. Это случилось за 18-20 минут до приземления, и надо было срочно принимать меры. Добровольский отвязался от ложемента (что уже было нарушением правил безопасности, но другого выхода у него не было, потому и тело его было сильно побито при приземлении) и попытался ввести в действие аварийный кран, но, к сожалению, у него это не получилось. Он не смог закрыть кран до конца и только наполовину выполнил необходимые операции. Экипаж приземлился мёртвым. Добровольский прожил во время аварии 115 секунд, Пацаев — около 60, Волков — 46.

Когда мы готовились к совместной программе, сидя в этих неудобных чашках, в которых летали космонавты, когда мы видели оборудование кабины, которое не прошло бы ни одной нашей комиссии, то обратили внимание как раз на тот аварийный кран — с его помощью предотвращалась разгерметизация спускаемого аппарата. Смотреть на него было страшно. Во-первых, до него просто было не дотянуться. Во-вторых, он был прикрыт перкалью. В-третьих, чтобы он выполнил своё предназначение, надо было сделать несколько оборотов, что физически сделать почти невозможно. Словом, в саму идеологию этого крана закладывалась уже невозможность им воспользоваться.

Думаю, если бы в спускаемом аппарате были соблюдены все требования, предъявляемые к кабине лётного экипажа, беды бы не произошло. Ведь даже при тех трагических обстоятельствах Володя Добровольский сообразил, что надо сделать, и как командир принял единственно правильное решение и даже смог отвязаться от ремней и попытался закрыть кран. У него просто не хватило сил и времени, чтобы воспользоваться единственной возможностью спасения экипажа. Надо отдать должное его быстрой реакции, сообразительности и решительности. Но конструкторские недоработки не позволили проявиться его профессионализму при ликвидации аварии.

14. АРБУЗНЫЕ ЛАПТИ «СПИРАЛИ»

Вспоминаю памятный разговор, произошедший на лётной станции, куда приехал Минаев. Он расспрашивал о готовности программ, в том числе задавал вопросы и по «Спирали». Мы сидели в кабинете у Пименова, бывшего тогда начальником ЛИКа (лётно-испытательного комплекса). Алексей Васильевич собирался в дальнюю командировку и спросил Федотова:

— Ну как, Саш, готовитесь к этой программе?

— Конечно, Алексей Васильевич.

— Давай-давай. Эта программа нам очень нужна. Поэтому надо её двигать. Кстати, а кто будет поднимать машину?

Федотов посмотрел на него вопросительно и даже удивился, что его об этом спрашивают:

— Ну как кто? Я!

Алексей Васильевич, видимо, был уже готов к этому:

— Нет, Саша. Я думаю, тебе не нужно заниматься подъёмом этой машины. Пусть её поднимет кто-нибудь другой. А ты должен сосредоточиться на главных задачах. Ты же всё-таки шеф-пилот фирмы. Не надо. Это задача слишком узкая и автономная. Она потребует слишком много времени. Пусть это сделает кто-нибудь другой.

В тот момент я случайно оказался в комнате. Был ещё Боря Орлов. Помню, каким ударом для шефа прозвучали слова Минаева. А дальше произошло то, о чём я уже рассказывал.

Ну а мы с Фастовцем продолжали работать над программой. Следующим её этапом стало освоение летающей лаборатории. Это был обыкновенный МиГ-21 с заклеенными окнами. По замыслу конструкторов, лётчик поднимался на самолёте в небо, на окна опускались специальные шторки, после этого по скорости и высотам он переходил на режим полёта челнока. А дальше отрабатывалась траектория полёта и приземления будущего аппарата. Следующей ступенью программы стала подготовка к полёту первой «Спирали» под кодовым названием «101-я машина», или «Лапоть». Он действительно был похож на большой лапоть. Позднее американцы немного видоизменили свой «Шаттл» под его форму.

Алик очень скрупулёзно готовился по этой тематике. Думаю, если бы машину поднимал Федотов, этому событию было бы придано гораздо большее значение, вокруг него поднялся бы ажиотаж. Неучастие Александра Васильевича привело к тому, что тема «Спираль» находилась как бы на отшибе основной работы фирмы. Особенно мы почувствовали это после смерти Алексея

Васильевича Минаева.

Алик тоже переживал. Он был молчуном, но я это чувствовал. Мы ещё больше сблизились с ним при отработке «Спирали». Он говорил мне не раз:

— Валер, я проведу эту работу, но космос не вытяну. И туда придётся лететь тебе. И скажу честно, завидую тебе!

Я же к этому относился двойственно. Понимая, что я дублёр, что пройду всю программу с ним от начала до конца, как-то не задумывался над тем, что это будет космический полёт. Мы знали основные этапы программы: сначала подлёт, вылет, пилотирование с отцепкой от носителя — самолёта Ту-95, приземление, а затем уже — орбитальный полёт.

Летом 1974 года Алик успешно поднял машину в небо. Не обошлось без юмора. «Лаптю» надо было сделать специальное шасси, потому что в качестве посадочного инструмента у него предусматривались лыжи-«тарелки». И чтобы улучшить его разбег, мы собирали арбузные корки и выкладывали их на ВПП для уменьшения трения о грунт.

Вылет был проведён великолепно. И программа пошла дальше своим чередом. Будучи дублёром Алика, я одновременно участвовал в программе разработки высокоточного оружия «Кайра», которая контролировалась самим ЦК КПСС. МиГ-27 «Кайра» был, пожалуй, единственным самолётом, способным выполнить точечное бомбометание, осуществить попадание ракеты в квадрат 2×2 м. Я уже говорил об этом. Расскажу теперь о курьёзе, произошедшем с МиГ-27 «Кайра».

Когда наш «Лапоть» готовился к полёту, то очередной сброс бомбы с лазерной головкой наведения едва не привёл к печальным последствиям. Обычно эта бомба управлялась за счёт аэродинамики в пределах метров, а тут неожиданно невесть какая сила отбросила её в сторону на десяток вероятных отклонений. Полигон, где стоял «Лапоть», находился неподалёку от «сотого» полигона, предназначенного для точечного бомбометания. Из-за отказа системы неведения бомба упала всего в 250 метрах от «Лаптя», и только по счастливой случайности её осколки миновали наш аппарат. Если бы бомба была снабжена боевым зарядом, то от нашего «Шаттла» не осталось бы и следа. И слава богу, что на этом полигоне мы не использовали бомбы большого калибра, как на «трёхсотом».

После серии подлётов «Лаптя» (их выполняли Федотов и Волк) мы возвращались на аэродром в Жуковском. На радостях немного приняли. В самолёте — продолжили. И тут я совершенно случайно увидел, что к общему столу причастился командир экипажа, чего не заметил Федотов. Но было уже поздно: он

прилично «накачался». Вторым пилотом летел молодой парень, только что пришедший к нам из дальней авиации, где тоже летал только вторым пилотом и ни одного полёта на Ил-14 не совершил. В это время передали, что погода в Жуковском очень сильно ухудшилась, и руководитель полётов спросил: будем ли мы садиться у себя или пойдём на запасной аэродром?

Федотов мгновенно оценил создавшуюся ситуацию и приказал мне садиться в кресло первого пилота. Он видел, что я практически не употреблял спиртного, а если и было немножко, то ещё до полёта. Наверное, эту мысль ему ещё подсказал и радист самолёта Евгений Белов, с которым мы когда-то часто летали вместе на Ил-14 в командировки в Горький. А когда мы летали в Ахтубинск, я часто просил командира экипажа или второго пилота, как у нас говорят, порулить. К тому же он знал, что я любил заходить на посадку в сложных метеоусловиях. Получалось это у меня неплохо. Место первого пилота порывался занять и Игорь Волк, говоря, что летал на Ил-14 в ЛИИ, но шеф был непреклонен и своих решений не менял.

Погода над Жуковским оказалась действительно дрянь — очень низкая облачность, плохая видимость да плюс морось. Федотов стоял рядом со мной. Второй пилот, впервые попавший в такой переплёт, нервничал. Впрочем, и сам Федотов, и Алик, да и я тоже попали в подобную ситуацию в первый раз. Всё закончилось удачно, но настроение у шефа было испорчено сильно. Мы поднялись в лётную комнату и ещё немного выпили за удачное завершение этого полёта.

Когда же в понедельник мы вернулись на работу, Федотов сказал, чтобы командир экипажа Ил-14 Сергей К. написал заявление об уходе. И это было справедливым, хотя и жестоким решением. Такие вещи позволять нельзя. За подобный проступок когда-то Гудков тоже отстранил лётчика от управления вертолётом. Если пьянство отражается на работе, таким людям не место за штурвалом. Хотя я относился к Сергею хорошо. По человеческим и профессиональным качествам он был очень порядочным человеком. И вдруг это минутное расслабление, случившееся неизвестно почему. Может быть, он захотел почувствовать себя равным в этой компании, где были достаточно авторитетные люди? Но на нём лежала ответственность за пассажиров, которых он перевозил. И поступок его был недопустимым.

15. «СПИРАЛЬ» В НИКУДА

С проектом «Спираль» стали тем временем происходить различные неприятности. Военный лётчик после отцепки на посадке повредил аппарат, и тот требовал капитального ремонта. Появилась трещина в основных силовых конструкциях. Все эти неприятности совпали со смертью Алексея Васильевича Минаева. И программу потихоньку закрыли.

Как я уже говорил, её второе рождение было связано с разработкой американцами программы «Шаттл». когда наши политики вдруг вспомнили, что подобная программа в СССР уже активно разрабатывалась и мы могли на десяток лет опередить американцев. Но из-за ведомственных амбиций руководителей ракетно-космического комплекса и наших руководителей, разногласий в идеологии освоения космоса эта программа была отложена в долгий ящик. И сегодня горько и обидно смотреть на прекрасный, аппарат, уже большой «Буран» (его поднимал Игорь Волк), одиноко стоящий в качестве аттракциона в Парке культуры столицы. Не хватает ещё сделать из этого «Бурана» пивную…

Но факт остаётся фактом. Перечисленные мною выше причины не позволили нам сохранить своё лидерство в космосе. Думаю, сыграла здесь свою роль и боязнь Белякова браться за такое огромное дело. Иван Степанович Силаев сказал как-то одному своему близкому знакомому:

— Я до сих пор не пойму, как Слава мог отказаться от такой темы?

Вообще, всё это было сделано не по-государственному, потому что главный научно-технический потенциал программы был сосредоточен в нашем КБ. И делать новое конструкторское бюро, абсолютно новую структуру было неразумно с точки зрения расходования средств и подбора кадров. Фактически люди, которые ушли с нашей фирмы, ослабили КБ. А организационная неразбериха, неизбежная при становлении нового конструкторского бюро, не позволила ему сразу же заняться созидательным трудом.

Меня же самого перейти в команду «Бурана» долго и упорно уговаривал Геннадий Дементьев, заместитель Лозино-Лозинского, генерального конструктора фирмы «Молния» и проекта «Буран». До этого он был у нас первым замом Белякова. Это блестящий конструктор, великолепный организатор, человек недюжинного ума и интеллекта. Несмотря на свой солидный возраст (сейчас ему уже 89 лет), он всегда работал с мальчишеским азартом. Одним словом, удивительный человек.

Сам Лозино-Лозинский со мной тоже об этом говорил. Но, зная общий настрой руководителей фирмы на свои перспективы, уже втянувшись в фирменную работу лётчика-испытателя, я отклонил эти предложения. Доводы Дементьева, говорившего, что я и в космос слетаю, и Звезду Героя получу, на меня не подействовали. Я ему ответил:

— Гена, совмещать одновременно ту и другую работу невозможно.

Чуть позже произошёл разговор с Федотовым, на которого давили Лозино-Лозинский с Дементьевым, понимая, что дело прежде всего за шефом. Александр Васильевич вызвал меня и просто сказал:

— Давай принимай решение. Я тебе не запрещаю. Думай. Даю тебе два дня. — И как бы мимоходом добавил: — Конечно, с фирмы мы тебя не уволим, но от первых работ ты будешь отстранён.

Он мог этого не говорить. Это подразумевалось само собой. Но брошенная им фраза лишний раз подтвердила его подход к этой тематике, который, впрочем, я полностью разделял.

Поэтому я снова сказал Дементьеву:

— Геннадий, извини. Но это серьёзная тема, требующая полной самоотдачи. Ты знаешь, как ответственно я подхожу к каждой поставленной задаче. А здесь получится раздвоение, что для меня неприемлемо.

Ко мне подходили ведущие инженеры и спрашивали:

— Валера, неужели ты уходишь от нас?

Я отвечал им:

— Ребята! К сожалению, не уйду. Хотелось бы заняться этой перспективной работой. Но я себя обрёл здесь и хотел бы использовать свой потенциал на все сто процентов. Пусть та программа эпохальная, звонкая, за неё каждый лётчик уцепился бы с большой радостью. Но я этого делать не буду.

16. ИТОГИ РУССКОГО «ШАТТЛА»

Что, подытоживая, можно сказать об этой программе?

Первое. Это была одна из самых актуальных и перспективных программ — об этом и говорить нечего. Само будущее показало, насколько она ускорила освоение человеком космического пространства.

Второе. Мы должны и обязаны были стать первыми в этом направлении развития науки и техники и опережали американцев как минимум на пять — семь лет. И не только потому, что у нас был приоритет в разработке космического корабля многоразового использования. Мы могли бы диктовать определённые условия на переговорах по ПРО, и наши политические позиции на переговорах с США выглядели бы гораздо сильнее. Мы получили бы важнейший элемент системы ПРО и рычаг давления на оппонентов.

Что мы успели сделать по программе «Спираль»?

Было осуществлено несколько запусков моделей орбитального космического корабля, которые летали в космос и возвращались обратно. В ходе этих полётов была набрана неплохая статистика и богатый материал для продолжения исследований. Кроме того, было создано два образца аппарата: один — для испытаний на прочность, второй — для натурных испытаний. Была выполнена большая часть экспериментальных лабораторных исследований. Затем, был осуществлён подъём первого аппарата, выполнено несколько полётов, в том числе полёты с носителя — Ту-95. Состоялся вылет лётчиков-испытателей — как гражданских, так и военных, прошедших подготовку по этой программе Круг их был мал, что обусловливалось секретностью программы, узким её назначением, дороговизной самого аппарата и всей программы в целом.

Отмечу положительное протекание программы, исключая первоначальные препоны. Далее, для перехода к основному циклу испытаний был создан богатый задел, благодаря которому мы могли бы в течение нескольких лет довести аппарат «Спираль», как говорится, до ума. И в этот момент программу прикрыли.

Причины принятия подобного решения я уже называл. Скончался Алексей Васильевич Минаев — основной движитель программы. Моторности и пробивной силы Белякова не хватило на то, чтобы прокладывать путь этой теме дальше. Не было у него, очевидно, и особого желания это делать. Кроме того, на место Минаева в кресло замминистра Авиапрома пришёл Михаил

Петрович Симонов — представитель суховского КБ, вся политика которого отличалась особой агрессивностью, целеустремлённостью и напористостью, направленными в основном на поднятие собственной фирмы и уничтожение конкурентов.

Я всегда был и буду за конкуренцию, но конкуренцию творческую. Я всегда выступал против административных и лоббистских методов, какими у нас принято устранять конкурентов. Михаил Петрович главный стержень конкурентной борьбы видел не в соревновании технических достижений. Главным для него было уничтожить конкурента. Он приложил немало усилий к тому, чтобы похоронить эту тематику. Симонов понимал, что её развитие имеет большое будущее и на её основе будет идти мощное бюджетное финансирование микояновской фирмы. А при успешной реализации программы повысится и её авторитет.

На всех уровнях он доказывал неактуальность темы. А с учётом того, что у него было достаточно много единомышленников в ракетно-космической отрасли, не выражавших открыто своего негативного отношения, но административными и иными ухищрениями тормозивших «Спираль», он добился главного: тихого закрытия программы. Этому способствовала и политика руководителей Министерства обороны. Главкомата ВВС и Авиапрома. Это была политика не только Михаила Петровича. Он был только «гвоздиком», но одним из таких, которыми намертво забили дверь, ведущую нас к лидерству в космосе и на земле. Был нанесён колоссальный ущерб обороноспособности страны и всему нашему космическому хозяйству. Сегодняшние попытки реанимировать перспективные программы обречены на провал ввиду бедственного положения нашей экономики. А в то время это была реальная, вполне осуществимая задача. Решая свои частные вопросы, они уже тогда поставили программу «Буран» на колени.

Пройдя первые и самые тяжёлые шаги — организационные мероприятия, эскизное и рабочее проектирование, опытно-конструкторские работы, то есть самые нелёгкие этапы становления, — будучи уже «на выданье», программа оказалась замороженной. Постоянно возрастающее сопротивление программе отодвигало сроки её выполнения в будущее, пока она не попала в капкан экономического кризиса.

Конечно, можно сказать: кто же знал, что произойдёт у нас в стране? Но дело в том, что если бы активность людей, действительно заинтересованных в создании отечественного комплекса, проявилась бы тогда в полной мере, никакие попытки

затормозить программу не помешали бы её осуществлению. К сожалению, этого не произошло, что, кстати, в немалой степени ускорило развал и ракетно-космической отрасли страны.

Я с большим уважением отношусь к Лозино-Лозинскому. Человек в достаточно приличном возрасте взялся за эту тему. И многим молодым надо просто позавидовать той энергии, с которой он взялся за порученное дело. Сам круг вопросов, касающихся создания новой авиационно-космической компании, огромнейшего комплекса, объединение и координация деятельности предприятий потребовал серьёзнейшей организаторской работы. Все знают, как тяжело запустить любое новое дело, а тем более новое предприятие с необычным, революционным подходом к исследованию космического пространства. Но всё же Лозино-Лозинский не успел вывести программу на тот уровень, когда экономический спад в стране уже не мог бы влиять на её продолжение.

Однако истоки причин крушения «Бурана» следует искать ещё в закрытии его прототипа — программы «Спираль». Негативное отношение к ней со стороны названных мною людей из незаживающей язвочки превратилось потом в огромную рану при осуществлении главной программы — создании системы «Буран». И стоящий сейчас в центре Москвы в качестве аттракциона одинокий орбитальный космический корабль смотрится живым укором всем тем, кто из-за ведомственных интересов и человеческих амбиций отбросил нашу науку и технику на десятилетия назад. Грубо говоря, могилу «Бурану» начали рыть ещё в 70-е годы, когда копали её для «Спирали». Мы можем ссылаться на недальновидность политиков, на то, что они не обладают достаточной интуицией, не могут правильно оценить перспективы того или иного вида человеческой деятельности (таких примеров наша история знает достаточно). Но прежде всего мы должны посмотреть в зеркало на себя. Потому что ошибки совершают политики, но они получают информацию от своего окружения, в том числе и от тех, кто управляет авиационными и космическими комплексами страны. Именно этой «похоронной команде» смотрит печально в глаза стоящий в парке «Буран».

17. УГАСШЕЕ СОЗВЕЗДИЕ «БУРАНА»

Любая испытательная программа несёт с собой не только огромные финансовые затраты, но и человеческие потери. Я уже говорил, что любое испытание, освоение и внедрение новой авиационной техники, как показывает и отечественная, и мировая практика, сопровождается неизбежными человеческими жертвами. За всё приходится платить не только деньгами, но и, увы, жизнью и здоровьем лётчиков-испытателей. Процесс этот неотвратим. Его можно как-то минимизировать, но довести до нулевой вероятности невозможно, ибо мы связаны с освоением транспортного средства сверхповышенной опасности, если говорить бюрократическим языком. А на период лётных испытаний вероятность происшествий резко возрастает.

Я не могу закончить тему отечественного «Шаттла», не назвав имён дорогих мне людей, которые погибли, участвуя в этой программе. И не посвятить им хотя бы несколько строк.

Олег Кононенко. Он был одним из ведущих лётчиков-испытателей вертолётов в ЛИИ. Я помню его блестящий пилотаж, ювелирную технику. По тому, как он заходил на вертолётную площадку, как зависал в воздухе, как садился на узкие «пятачки», как быстро и идеально точно выполнял эти действия, был виден почерк большого мастера. Самолётчик по специальности, я за свою службу видел много асов вертолётного дела. Но мастерство Олега отличалось вдобавок особой лихостью и артистизмом, что лишний раз подчёркивало его умение летать.

Кононенко был членом команды испытателей «Бурана» и погиб при испытаниях самолёта вертикального взлёта и посадки. Его не смогли вовремя спасти, когда машина после взлёта упала в океан. Олег был удивительно скромным парнем, необычайно тихим, стеснительным в быту человеком.

Все были уверены, что посмертно ему будет присвоено звание Героя Советского Союза. Но наша бюрократия и здесь оказалась на высоте. Сначала ходатайство написало командование флота, но выяснилось, что это должны сделать непосредственные начальники Олега. Такое ходатайство ими было направлено в ЦК КПСС. Но там его отклонили, так как по существующим порядкам, оказывается, этому высокому званию должны были предшествовать соответствующие награды. А у Олега не было даже медали. Чудеса советской жизни.

Александр Лысенко погиб в испытательном полёте вместе с моим другом Геной Мамонтовым при определении переносимости машиной циклически возрастающих

знакопеременных перегрузок. Саша был одним из самых молодых лётчиков в команде «Бурана», считался очень перспективным пилотом, быстро вошедшим если не в число ведущих лётчиков, то, по крайней мере, подошедшим вплотную к высшей ступени лётного мастерства.

Анатолий Левченко был одной из самых заметных фигур среди «бурановцев». Он вторым из «волчьей стаи», как мы в шутку называли их коллектив, слетал в космос. А до этого Анатолий был одним из ведущих лётчиков-испытателей ЛИИ, закончил Школу лётчиков-испытателей на один выпуск позже меня, много проработал в ней, став заместителем начальника этой Школы, а затем перешёл в команду «Бурана». Но после полёта в космос у него обострилась одна из хронических болезней, и вскоре мы его потеряли. Левченко был тоже удивительно скромным человеком, хотя и с впечатляющей лётной биографией.

Следующим ушёл в мир иной **Александр Щукин**, выпустившийся из ШЛИ гораздо позже меня. Если Толя Левченко был командиром отряда, а потом — командиром второго экипажа «Бурана», то Саша Щукин стал вторым пилотом в экипаже Левченко. Он отличался крепким телосложением и обладал великолепным чувством юмора. Это был хороший, прямой парень с завидной профессиональной подготовкой. За короткий срок Щукин стал одним из ведущих лётчиков ЛИИ. Он участвовал в программе испытаний системы дозаправки в воздухе самолёта МиГ-25, отрабатывая технику этого сложного манёвра. Саша творчески подошёл к этой программе и выработал свою методику. Когда я познакомился с ней, она показалась мне вначале нереальной. Существовало несколько вариантов методики. Но когда мы летали уже по широкомасштабной программе дозаправки в воздухе сначала МиГ-25, потом МиГ-29 и МиГ-31, осуществляя эту операцию на штатном самолёте-заправщике, подбирая при этом светотехнику в различных метеоусловиях, я сам всё чаще и чаще стал обращаться именно к «щукинскому» методу. Он оказался наиболее оптимальным и удобным. Саша владел этим сложным искусством в совершенстве и всегда подходил к порученному делу новаторски. Хотя программа считалась одной из самых сложных, в ЛИИ её доверили именно ему. И не ошиблись. Щукин с ней справился блестяще.

18. ИССЫК-КУЛЬСКИЕ СНЫ

С годами мы с Сашей подружились, особенно когда он перешёл в отряд Игоря Волка. Однажды Игорь пригласил меня поехать с ними на сборы на Иссык-Куль. И я не раздумывая полетел. Игорь Волк был для своего коллектива командиром и старшим товарищем. Мои же отношения с ним были более независимыми и дружескими. Поэтому на сборах я и общался в основном с Игорем или Сашей. В часы, что проводили мы вместе на пляже, теннисном корте, на спортивных снарядах, сдавая знаменитый тест Купера, Саша открывался мне всё больше и больше как человек. Я знал, что ЛИИ представлял собой очень сложный организм с непростыми человеческими отношениями, и Саша в этом коллективе слыл весьма авторитетным человеком. Окончание отдыха, или, правильнее сказать, сборов прошло у нас с Щукиным довольно экзотично. Когда мне надо было уже улетать домой, ребята переезжали ещё на неделю на новое место спецподготовки. У Саши же были какие-то вопросы в Москве, и он предложил:

— Давай полетим домой вместе!

Погода на Иссык-Куле, как всегда, была великолепной. Днём 23-25 градусов тепла, а ночами доходило до минус 4. И если встать пораньше, часов в 6-7 утра, можно было наблюдать необыкновенное зрелище. На базе было несколько больших клумб с различными сортами роз и маленькими фонтанчиками — разбрызгивателями воды. На заре лепестки и листочки розовых кустов покрывались блёстками льда и под первыми лучами солнца переливались всеми цветами радуги. Они напоминали каменные цветы из сказки Бажова. Но вот солнце начинало припекать, и буквально на глазах цветы оживали. Очевидно, это были особо стойкие сорта — с ночными морозами они не вяли, а как бы засыпали, чтобы утром родиться заново. Каменные цветы превращались в живые. На меня это производило завораживающее, неизгладимое впечатление…

В день отъезда мы с Сашей проснулись рано. Директор пансионата выделил нам для поездки во Фрунзе «Москвич» и дал час на сборы. Мы собрались за несколько минут, и я предложил Щукину:

— Саш, давай в последний раз искупаемся в Иссык-Куле и пройдёмся по этим красивым местам.

Мы пробежались лёгкой трусцой до озера, разделись. И подумали: зачем нам потом в мокрых плавках садиться в машину и ехать в город? Подумали, сняли последние предметы своей

одежды и прыгнули в прозрачные и холодные воды знаменитого высокогорного озера. В том месте надо было пройти ещё метров Двадцать, чтобы вода достигла груди. Температура была 15 градусов. Словом — парное молоко, если считать, что даже в середине лета температура воды в Иссык-Куле не поднимается выше восемнадцати. Мы окунулись и поплыли наперегонки: Саша великолепно плавал кролем. А я, кстати, впервые ощутил здесь, что такое высокогорье. Как только начинал резко спуртовать в кроссе или плавании — сразу же чувствовал, как недостаёт воздуха.

Мы проплыли с полсотни метров и повернули обратно. По телу пошёл бодрячок. У нас было только одно желание — быстрее доплыть до мелководья, добежать до берега, энергично растереться полотенцами, а затем сухими и бодрыми отправиться на завтрак. Но нашим мечтам сбыться было не суждено. Когда мы стали выходить из воды, то заметили на берегу группу девушек, человек пятнадцать. Оказывается, на берёг вышла сборная Казахстана по художественной гимнастике. Разминаются, машут нам руками. Незадолго до этого они приходили к нам на дискотеку, танцевали, а поскольку мы были помоложе местного населения, то, видимо, приглянулись юным спортсменкам.

Ситуация была, конечно, забавной. Для них. А для нас? Если выбежать из воды, то мы предстанем перед ними абсолютно голыми. И мы закричали в один голос:

— Девчонки, отойдите в сторонку! А девчонкам было лет по 17-18. Они улыбаются и прыгают себе, как будто ничего не понимая. И два тренера, обеим лет по тридцать, женщины тоже симпатичные, в самом соку, выстроили их лицом к озеру и продолжают как ни в чём не бывало руководить занятиями.

Мы опять закричали:

— Девочки, отойдите, нам нужно одеться…

Они наверняка видели, что мы вошли в воду нагишом, но продолжают делать гимнастические упражнения. Мы подплыли, не вставая, уже почти к берегу, где вода нам была по колено, присели и умоляем:

— Девочки! Холодно ведь. Не ставьте нас в конфузное положение!

Они прикидываются, что не слышат, и продолжают разминаться под магнитофон. В общем, посидели мы так в воде минут двадцать, и я говорю:

— У нас два выхода: либо заработать простатит и остаться на всю оставшуюся жизнь импотентами, либо плюнуть и, невзирая ни на что, выбежать из воды, быстро одеться и высказать им всё, что мы о них думаем.

Мы выпрыгнули из воды и, прикрыв ладонями особо интимные части тела, выбежали на берег. Тут послышался громкий хохот. Гимнастки встали в кружок и запрыгали в какой-то весёлой пляске. Ну, а мы стали быстро прямо у них на глазах одеваться. В результате, изначально не желая не замочить плавок, мы поспешно надели на абсолютно мокрое тело бельё и спортивные костюмы. Вежливо намекнув девушкам, что делать так нехорошо, а тренерам указав на далеко не правильные методы воспитания, мы ринулись с большой скоростью переодеваться. Девочки тут же свернули занятия и убежали.

Когда мы с Сашей появились в столовой, смотреть на нас было жалко. Мы до того промёрзли (в пансионате к тому же в этот день не оказалось горячей воды), что выглядели как сизые курицы после долгого пребывания в морозилке. С нами была отдельная сумка с мокрыми вещами. Одним словом, выгадали!

Когда мы сели в «Москвич», оказалось, что и печка в нём не работает. Мы согрелись только часа через три, где-то на полпути к Фрунзе. Забавность всего происходящего усиливалась тем, что накануне, в пятницу, мне приснился сон. И пока мы ехали, я рассказал его Саше:

— Представляешь, мне приснилось, что я султан, ты — мой визирь, и у нас с тобой целый гарем восточных девушек. Потом всё пропадает. И нас вдруг избирают депутатами, причём от Ленинграда. Вот такой наворот.

Тем временем мы подъехали к фрунзенскому аэропорту. Нас встречает Сергей, сын Усубалиева, тогдашнего первого секретаря Компартии Киргизии, и приглашает остаться и погостить ещё денька два во Фрунзе. Но мы вежливо отказываемся. Входим в здание аэропорта, и тут выясняется, что рейс на Москву откладывается из-за плохой погоды в столице.

— Ничего, — говорит Сергей и проводит нас в депутатский зал. Садимся. Тут Саша смеётся и говорит:

— Ну вот видишь! Сон тебе в руку. С утра мы с тобой, как султаны, были среди гарема, но ничего хорошего из этого не получилось. А теперь мы с тобой вроде бы как депутаты. Правда, не из Ленинграда, но всё-таки сидим в депутатском зале.

Посмеялись. Через несколько минут к нам подходят две семейные пары и говорят:

— Здрасьте! Вы космонавты?

— Да нет, — пожимаю плечами я. — Не космонавты.

— Нет, мы знаем, что вы космонавты, и хотели бы с вами познакомиться.

Как оказалось, это были два директора крупных горнорудных предприятий Киргизии. Оба русские, с жёнами. Они отдыхали с

нами в одном пансионате и видели, как мы проходили спецподготовку.

— Мы знаем про ваши секретные дела. Но тем не менее хотели бы пригласить вас в Ленинград. Вы не пожалеете, погостив у нас пару дней. Всё равно ведь впереди суббота и воскресенье.

Надо учесть, что мы летели с востока на запад и выигрывали на этом почти полдня. Я объясняю нашим новым знакомым: нас срочно вызвали в Москву и мы обязательно должны быть там. Они не верят:

— Да какая работа в воскресенье! Мы отправим вас из Ленинграда в Москву самолётом утром в понедельник, точно к работе. Первый рейс — в семь утра. Что там лететь-то? Всего час. Зато мы познакомим вас со своими друзьями.

Словом, мы выпили с ними в депутатском зале не одну бутылку шампанского, пока ожидали свои рейсы. Познакомились поближе. И чтобы отделаться от приглашения, встречно позвали их к себе в Москву. Наши Ил-62 стояли рядом. Объявили посадку на Ленинград.

— Видите, — сказали наши новые друзья, — сама судьба говорит вам, что надо лететь с нами. А Москва пока не принимает.

Они пошли на посадку. Мы подошли к диспетчеру и узнали, что скоро объявят посадку и на наш самолёт. Вся обширная территория европейской части страны от Москвы до Ленинграда была занята мощным циклоном, стояли густые утренние октябрьские туманы. Они стояли долго, почти до полудня, и только потом небо над землёй начало понемногу проясняться. На прощание я рассказал новым знакомым, что, прилетая в Ленинград, каждый раз привозил с собой дождь. А они пообещали, что если я полечу с ними, меня встретят солнце и синее небо северной Пальмиры.

Объявили посадку на Москву. И когда питерский самолёт выруливал на ВПП, мы рассаживались на свои места в московском рейсе. Взлетели. Летим. Чувствую по времени, что уже полчаса как мы должны заходить на посадку во Внуково, но лайнер почему-то никак не снижается. Словом, что-то не так. Я подозвал стюардессу и поинтересовался, в чём дело. Она отвечает что всё нормально, полёт проходит по графику. Но я ей опять говорю:

— Но «вэ» на «тэ» не стыкуется?

В переводе на нелётный язык это означает скорость и время. Молоденькая стюардесса опять стала говорить то же самое, но потом, поняв, что это бесполезно, сказала вполголоса:

— В Москве плохая погода, и сейчас решается, куда летим на

запасной. Но пассажиров раньше времени беспокоить не стоит, начнётся ажиотаж. Мы объявим, когда будем точно знать, куда совершим посадку.

Я знал, что туман стоял над всей Россией, и подумал про себя: «Интересно, куда же нас посадят?»

Минут через пятнадцать по самолёту объявили, что ввиду неблагоприятных погодных условий в Москве Внуково принять нас не может и наш самолёт произведёт посадку в Пушкине… Мы с Сашей рассмеялись. Ситуация становилась анекдотической. Как мы ни увёртывались от Ленинграда, всё равно полетели туда. И вот мы садимся в Ленинграде, где нас встречают две уже знакомые нам супружеские пары:

— Мы же вам говорили, что надо лететь с нами. Так что собирайтесь, едем к нам на дачу.

Но как уехать из аэропорта без вещей? А вещи находились в багажном отделении нашего Ил-62. Вылет его в Москву отложили как минимум до следующего полудня. По знакомству нас провели в багажное отделение лайнера. Разобрав груду чемоданов, мы нашли свои. После этого я говорю Щукину:

— Саша, давай всё-таки рванём в Москву!

Он спрашивает:

— А каким образом?

— Очень просто. Берём билет на московский поезд. Они ходят здесь часто, но до часа ночи, а после этого — перерыв до утра. Если мы с тобой успеваем на часовой поезд, то где-то в 10 утра будем уже в Москве. А здесь ждать нам нечего. Самолёт может простоять и двое суток.

Прикинули быстро, и он согласился:

— Давай!

Теперь оставалось найти транспорт. Мы быстро взяли одного частника и поехали на Московский вокзал. По дороге следили только за часами. А время таяло буквально на глазах. И вдруг метров за четыреста до вокзала нас останавливает гаишник и начинает читать мораль:

— Вы превысили скорость.

Я выбегаю из машины и говорю ему:

— Парень, мы летели из Фрунзе в Москву. Нас посадили в Ленинграде. А нам надо срочно ехать.

И даю ему «трёшник» — по тем временам деньги приличные, после чего он нас отпускает. Я смотрю на часы. До отхода поезда остаётся чуть больше пяти минут. Щукин говорит мне:

— Всё. Бесполезно. Опоздали!

Я успокаиваю:

— Саша, надежда умирает последней.

Подъезжаем к вокзалу, и я командую:

— А вот теперь сдаём тест Купера. Ты ждёшь меня здесь, а я рвану в кассу.

Остаётся где-то минуты четыре. Я бегу на второй этаж, к кассам. Там толпится народ, и мне говорят, что мест на Москву нет. Тогда я начинаю уговаривать кассиршу. В конце концов она соглашается:

— Билеты-то я могу вам продать, но вы всё равно не успеете на поезд, потому что осталось две минуты.

— Давайте билеты, а мы уж сами разберёмся!

Она даёт мне билеты. Я сбегаю вниз. Саша кричит, что осталось секунд 40–50. И я говорю шофёру:

— Вот тебе дополнительно ещё «пятёрка». Езжай прямо на платформу!

И мы действительно выезжаем на платформу. Дальше происходит следующее. Поезд трогается, мы хватаем подвернувшийся кстати электрокар, бросаем на него вещи и едем вдогонку уходящему составу. Догоняем. Я впрыгиваю в предпоследний вагон, Саша бросает мне чемоданы, а затем впрыгивает сам. Таким образом мы оказываемся в поезде.

Радости нашей не было предела. И если бы тест Купера оценивался по какой-нибудь другой балльной системе, то у нас был бы самый высший — «жизненный» балл. Мы выполнили ту задачу, которую поставили перед собой в этом состязании. Довольные, идём по вагонам с чемоданами. Наконец заходим в свой и, гордые собою, входим в купе. Входим и видим, что в нём заняты все четыре места. Я спрашиваю:

— В чём дело, товарищи? Вот наши билеты, а вот наши места.

А нам отвечают:

— Господи! Ваши билеты?! Тут ещё четыре человека с такими же билетами.

Я понял, что нас накололи, продав билеты на занятые места. Настроение упало. Мы вызвали бригадира поезда и долго разбирались. В итоге нам дали места, но уже в плацкарте. Кое-как мы добрались до Москвы. И выяснилось, что решение наше было правильным. Погода приоткрылась только в понедельник. Два дня держался сильнейший туман и Москва не принимала.

Так наяву сбылись сны, над чем мы долго потом смеялись.

А через несколько месяцев на меня обрушилось страшное известие. Кажется, я прилетел из Владимировки и сразу же поехал на работу на «Войковскую»: надо было готовиться к совещанию. И вдруг узнаю, что Саша Щукин погиб при «штопоре» на Су-29, спортивном пилотажном самолёте, на котором он

отрабатывал характеристики «штопора». Думаю, Игорь Волк хотел подключить его к полётам на большие углы атаки. И тут произошла трагедия…

19. ФАНФАРЫ НА ТРИЗНЕ

Запомнился грустный эпизод, связанный с его похоронами. Естественно, я забросил все дела и участвовал в траурных церемониях. А на поминках, проходивших в большом зале ресторана в Жуковском, мне стало больно и обидно за Сашу. Есть у нас, русских, одно слабое место. Я редко когда надеваю «брошки» — так мы называем Звезду Героя и знак «Заслуженный лётчик-испытатель СССР». Но чтобы отдать последнюю дань уважения своему товарищу, чтобы родители видели, что их сын общался и работал с уважаемыми и достойными людьми, мы всё-таки на такие печальные церемонии всегда их надеваем. И пытаемся больше рассказать родным об их сыне, брате, муже, о его работе, о тех опасностях, которые его подстерегали, поведать некоторые эпизоды его поистине героической профессии и жизни. И здесь иные начинают хвастать и больше восхвалять себя.

Когда меня попросили рассказать о Саше, мне вдруг стало больно и грустно, и я поначалу даже отказался выступать. Но часа через полтора, когда пошли уже «самостоятельные» выступления, я заметил: многие говорят не о погибшем, а о себе. Человек же, который вёл траурное заседание, представляя очередного оратора, говорил примерно следующее:

— А вот сейчас выступит такой-то… Это человек со сложной судьбой… У него было столько всяких происшествий. Но тем не менее вот сейчас он…

И начинались дифирамбы в адрес здравствующего… Мне стали так противны эти самовосхваления на тризне по товарищу, что, когда в очередной раз ко мне подошли и попросили выступить, я взял слово и сказал, волнуясь:

— Тут почему-то многие забыли, где мы находимся. А мы присутствуем на вечере памяти после предания земле нашего друга Александра. Все почему-то об этом забыли и начинают вспоминать тяжёлую судьбу каждого из здесь сидящих, рассказывая про свои тяготы и лишения. Да что наши тяготы и лишения, что наша судьба по сравнению с судьбой Александра?! Кому тут тяжело? Кому здесь трудно? Александра нет, а мы сидим здесь. Да, у каждого есть какие-то трудности и проблемы. Но мы-то здесь, на земле, а он — в земле сырой, о чём тут можно ещё говорить?!

20. РИМАС СТАНКЯВИЧЮС

Из настоящих прибалтийцев у меня в жизни было трое близких знакомых. Ещё будучи курсантом, я летал в одном экипаже с Валдерсом Пастерсом, который впоследствии стал генералом, командиром дивизии дальней авиации, и изменил фамилию на фамилию своего деда — Алкснис. Двое других были связаны с лётно-испытательной работой. Это уже упоминавшийся мною Эн Каарма и Римас Станкявичюс.

Римас пришёл на аэродром в Жуковском на пять лет позже меня. После выпуска из Школы лётчиков-испытателей он попал в ЛИИ, где неплохо себя зарекомендовал. Потом он вошёл в «волчью стаю» и стал вторым лётчиком в первом экипаже у Игоря Волка. Ситуация складывалась таким образом, что он должен был полететь в космос первым. Существовали свои стереотипы подготовки к такому полёту. Полёт в космос требовал чрезвычайно глубоких знаний и длительных тренировок. Хотя эти длительные периоды, по-моему, искусственно подчёркивались, чтобы придать большую значимость самой подготовке и той атрибутике, которая сопровождала космические программы. Могу утверждать, что подготовку к орбитальному полёту можно было сделать гораздо более сжатой, более целенаправленной и конкретной. Тем более что профессия лётчика-испытателя тоже сопряжена с моментами, требующими и здоровья, и функциональных особенностей организма, связанных с перегрузками. Поэтому наверху решили, что подготовка Игоря Волка, поскольку он должен быть командиром и поднимать «Буран» в первый его вылет, будет слишком плотной и не позволит ему одновременно проходить космическую подготовку. А это значило, что в космос должен полететь Римас Станкявичюс.

Мы с Игорем долго беседовали на эту тему, и он сказал, что, наверное, это неправильно. По идее, если он является командиром этой группы и командиром первого экипажа, то само собой разумеется, что и в космос первым лететь должен он. Почему решили иначе, было непонятно. Поэтому я встретился с Лозино-Лозинским и Геннадием Дементьевым и поговорил с ними о Волке.

Во время первой беседы Геннадий говорил категоричное «нет»:

— Игорь должен заниматься возложенной на него работой. Ты не представляешь себе уровень космических программ. Всё уже распределено, планы утверждены…

Но после двух-трёх бесед я, кажется, его убедил. Программы

можно корректировать. К тому же первый вылет затягивается на полгода и больше. Что будет дальше — неизвестно. Испытания такой техники прогнозировать трудно. Затем мы организовали узкую, «интимную» встречу: я, Игорь Волк и Геннадий Дементьев, где фактически расставили точки над «и». И вышло так, что Римас (мы его называли у себя Римуля) в космос не полетел. А слетал туда Волк. Несмотря на то, что отношения у нас с Римасом складывались дружеские, получилось так, что в этом активное участие принимал и я. Но я до сих пор уверен, что поступил тогда правильно, пролоббировав не только Игоря Волка, но и интересы дела: человек, который первым поднимает машину, первым должен познать и все нюансы космической жизни.

Думаю, Лозино-Лозинский и Дементьев пошли на контакт со мной ещё и потому, что втайне всё-таки надеялись переманить меня в свою программу. Дебаты о моём участии в ней не прекращались. Но я стоял на «упоре». И главный свой аргумент всегда выражал вопросом:

Геннадий, это серьёзное дело?

— Конечно, серьёзней не бывает.

Тут я ему и говорил:

— Вот видишь. А двумя серьёзными делами одновременно заниматься нельзя.

Дементьев возражал:

— Но лётчики ЛИИ ведь занимаются космической программой? Институт тоже ведь фирма.

— Да, — соглашался я. — Только работы своей на этой фирме нет, кроме «Бурана». Но если бы лётчики института занимались только им, они скоро вообще разучились бы летать. Поэтому тренировочный процесс предполагает у них условия тренировок, приближённые к будущим полётам. Это первое направление. И второе — поддержание профессиональных навыков при участии в лётных испытаниях ЛИИ.

Специфика же работы на фирме связана с определённым заказом от военных, который мы должны выполнить в срок. Эта работа — полномасштабная, по нескольким направлениям. И во всех этих направлениях я должен участвовать. Поэтому, принимая предложение «отцов» нашего «Шаттла», я был бы вынужден раздваиваться. А две глобальные задачи решать одновременно в полной мере нельзя. Я всё-таки настоял на своём. И в то же время повлиял на космическую «одиссею» Римаса Станкявичюса.

Тем не менее мы были с Римасом хорошими товарищами. А после полётов на большие углы атаки и «штопора» в ЛИИ, которые выполняли от института Волк и Станкявичюс, мы стали более тесно работать именно с ним. С точки зрения

профессионализма работу он выполнял успешно. Но на нём висел груз двух неприятных ситуаций, произошедших с ним буквально подряд: авария на МиГ-29 при «штопоре» и невывод из «штопора» Су-27, когда ему пришлось применять ракеты.

К этим двум инцидентам я имел непосредственно отношение. И хотел бы на этих примерах рассказать о Римасе поподробнее. Полагаю, это интересно и специалистам, и читателям — для понимания той «кухни», в которой мы варились.

21. НЕВЫРАБОТАННЫЕ БАКИ

Испытания самолётов на большие утлы атаки и «штопор» — дело довольно специфическое и требует серьёзной и скрупулёзной подготовки. Римас полностью отвечал этим критериям. Мы поддерживали с ним очень хороший контакт, выполняя эти полёты поровну. Сначала были споры, кому сколько летать. Наша фирма требовала, чтобы полёты выполняли наши лётчики, а ЛИИ занимался бы только обработкой материалов. Лиивцы настаивали на стопроцентном выполнении всей своей программы и 30 процентов её лётной части — нашими лётчиками. В результате переговоров с руководителями и лётчиками (в частности, я говорил и с Римасом, и с Робертом Золотухиным, и с Витей Васяниным, которых я хорошо знал по работам на МиГ-23 и МиГ-25) мы нашли взаимопонимание.

Меня иногда в шутку называли «министром иностранных дел». Я умел общаться с коллегами, и меня особенно ценили руководители больших программ и предприятий за объединяющее начало и умение идти на компромисс. Все стороны, по-моему, должны стремиться к компромиссу — и наша сторона, и оппонирующая. Желание нахождения компромисса, путей согласия заключается в доброй воле и определённых дипломатических ходах.

Мы пришли к полному взаимопониманию. ЛИИ были отданы обработка и анализ информации, в чём мы тоже участвовали. А лётную часть программы выполняли пополам я и Римас. На МиГ-29 мы получали довольно-таки сильные плоские «штопора», из которых выходить было очень тяжело. По угловым скоростям они приближались к показателям «двадцать третьей» машины. И естественно, главной своей задачей мы считали нащупывание предельно допустимых углов атаки и поиск мер безопасности от попадания в «штопор». Понимание сложности режимов с углами атаки, где самолёт уже может войти в «штопорное» движение, было необходимо и с научной точки зрения, и с точки зрения использования максимально возможных пилотажных качеств самолёта. Этими исследованиями мы и занимались с Римасом.

Получалось, что при остатке топлива 1800 кг, а особенно 1200–1300 кг, самолёты входили в наиболее устойчивые, как мы их называли, «злые» «штопора» — плоские, с большими угловыми скоростями, с практически полным отсутствием колебательных процессов как по тангажу, так и по крену. И вот как-то Римас сказал мне, что попал в плоский «штопор» не с малым, как обычно, а с большим остатком топлива. Я не поверил:

— Да не может быть! Обычно они такие крутые и неустойчивые…

— Нет, — повторил Римас. — Мы попали в плоский «штопор».

Он показал записи своих режимов. Мы досмотрели их с Белосветом и Славой Вощинниковым, замначальника по лётным испытаниям, и подумали, что тут явно что-то не так. Но тем не менее телеметрия налицо и спорить с нею трудно.

Мы проработали в КБ несколько вариантов, и я отправился в первый полёт после нюансов, поведанных нам Станкявичюсом. Хотя методика ввода в «штопор» оставалась прежней, у меня ещё на земле возникла догадка, что на режимы Римаса повлияла центровка самолёта, вернее, её нарушение. Но после различных случаев, произошедших у нас на испытаниях, я достаточно критично относился как к кажущимся новыми явлениям в полёте, так и к их полному отрицанию. Практика показала, что иногда сочетание нескольких моментов и явлений, сбоя различных систем приводит к действительно уникальным режимам. И только статистика может подтвердить, насколько такой режим по-настоящему нов.

Я предположил, что виной всему является смещение центровки машины. Его могла вызвать неодновременная выработка баков с горючим. На испытаниях — а мы провели их гораздо больше, чем лётчики ЛИИ, — подобное у нас иногда случалось. И я спросил Римаса:

— А как вырабатывались баки?

— Всё шло нормально, — ответил он.

Я полетел на режим, когда Римас со своей бригадой убыл на очередные сборы. В этом полёте я сначала сделал пару «виражей-спиралей», чтобы прочувствовать центровку. И сразу же ощутил, что её запас стал несколько меньшим. По идее, надо было отказаться от «штопоров» и весь полёт посвятить «виражам-спиралям», чтобы выяснить поведение центровки до конца. Но я решил действовать по программе. По выходу из виража никаких отклонений не было. Приступив к выполнению заданных режимов, я даже не подозревал, что сразу же попаду в устойчивый «штопор», считая сваливание в этой точке сочетанием случайных и неслучайных явлений. Ведь сколько мы раньше ни делали подобных «штопоров», плоских не получали. А здесь, как только я переходил из «виража-спирали» к вводу самолёта в «штопор», тут же влетал в самый устойчивый, «злой» «штопор».

Вот тебе и раз! Я крайне удивился той лёгкости, с которой «провалился» во вращение. Если бы подобное случилось в третьем или десятом режиме, всё было бы понятно. Но мы ведь сделали

столько таких режимов и у себя, и в ЛИИ, а тут с первого раза — и с такой лёгкостью?! Вывод из «штопора» был очень длительным. После этого я сразу же перешёл только на выполнение «виражей-спиралей» и начал следить за выработкой топлива. Лампочки крыльевых баков, промигнув, так и не загорелись, а после этого сразу сработал индикатор первого бака при большом остатке топлива. Это говорило о том, что выработка керосина шла нештатно и налицо явная задняя центровка. После этого я снова выполнял только «виражи-спирали». И когда остатки топлива стали уже стандартными, то есть была выбрана задняя группа баков (5-й и 6-й), я приступил к повтору режимов на «штопор». И они легли в те точки, которые мы получили до этого.

Когда я прилетел, то сразу же сделал запись в лист механику о неправильной выработке топлива в баках, после чего позвонил Михаилу Романовичу Вальденбергу. Он очень ждал результатов этого полёта. Михаил Романович, в свою очередь, доложил Белякову о том, что чудеса со «штопорами» закончились и наша гипотеза оказалась верной. Виной раннего сваливания самолёта в «штопор» оказалась неправильная выработка баков самолёта. Меня спросили только, записал ли я это замечание в журнал.

Когда мы нашли причину, стало немного полегче. Потом, когда обрабатывали «виражи-спирали», всё встало на свои места. Но тут грянула неожиданная беда. Римас прилетел со сборов «волчьей стаи», и в первом же его полёте на МиГ-29 режим повторился вновь, и самолёт долго не выходил из «штопора». Римас применил один метод вывода, второй, третий, действовал правильно, но методы оказались не самыми оптимальными. Он применил ракеты, одна из них не сработала, и Римас катапультировался.

Буквально через два дня я встретился с Римасом, и из первого же разговора с ним сделал вывод: они не провели на своих машинах профилактических мероприятий, устранявших нештатную выработку баков, слишком поспешно возобновили полёты, не посмотрев записи в полётном листе после моего вылета, не проверили, были ли устранены замечания по лётной эксплуатации машины.

Самое главное в работе всех аварийных комиссий — найти истинную причину происшедшего. И после разговора с Римасом один на один в комнате отдыха в Центре подготовки ШЛИ, где у команды «Бурана» был собственный офис, мы поняли друг друга. Теперь стоял вопрос, как выкручиваться из этой ситуации. Обстановка была неприятной. Я сказал, что вопрос, каким образом выйти сухим из воды, — дело уже второе, хотя и трудное. Я рассказал об этом Васильченко. Суть дела знала часть

людей из испытательной бригады по большим углам атаки. Рыльце в пушку было и у самой бригады. Она отвечала за науку, но к ней предъявлялись свои претензии. Были претензии к эксплуатирующей части ЛИИ, которая занималась подготовкой самолёта, она не устранила неполадки по замечаниям лётчика, выполнившего предыдущий полёт. Кроме того, не сработала одна из ракет. Да и фирма не была заинтересована в раскручивании случая нештатной выработки топлива, потому что это было уже конструктивным недостатком топливной системы. Хорошо, если её причиной является технологический дефект, а если это идеологическая «плюха»? В таком случае быстро раскрученная машина испытаний могла остановиться.

Проведённый экспресс-анализ показал, что подобные отказы бывали и раньше, но в небольшом количестве, и определённая профилактика позволяла их ликвидировать. Иными словами, нештатная выработка топлива не имела под собой идеологических корней. Но всё равно по этой проблеме составили целевую программу. Но это было потом. А в данной ситуации положение института выглядело достаточно неприглядно. И поэтому в декларировании истинной причины аварии не были заинтересованы ни наша фирма, ни ЛИИ, тем более что истинную причину происшедшего мы знали, а это самое главное.

Конечно, часть вины лежала и на Римасе. Словом, всё было прозрачно и ясно, но акцент комиссия стала смещать в сторону неправильных действий лётчика, хотя неправильными назвать их нельзя. В конце концов, он делал всё таким образом, что самолёт должен был выйти из «штопора». Правда, в то же время он не использовал все возможные варианты вывода машины. Это ему можно было бы ещё инкриминировать. Но ведь последнее средство, предоставленное пилоту в данной ситуации — ракеты, — не сработали так, как надо. Поэтому я с полным правом считал, что Римас не является виновником этого происшествия, и старался его защищать.

Ситуация, с моей точки зрения, выглядела малопривлекательной. Защищая Римаса, я должен был наступать на интересы фирмы. Образовался целый клубок интересов, в который оказался запутан и Римас. Он, формально, должен был просмотреть результаты предыдущего полёта, мои замечания и требовать более детального их анализа. Или хотя бы лично переговорить со мной. Как бы то ни было, на заседании комиссии по расследованию причин аварии я высказался в том духе, что лётчика обвинять в ней нельзя, и полностью поддержал его действия. Был на этом разборе весьма щепетильный момент, когда мне задали провокационный вопрос:

— А если бы ты попал на этот режим, ты бы вывел машину?

Я не знал, каково было смещение центровки в полёте у Римаса, но судя по тому, что Римас не использовал ещё один способ вывода, я мог бы сказать: «Да, я бы мог её вывести».

Но у меня, во-первых, был личный разговор с Римасом. Мы друг друга поняли, и он осознал всю тяжесть в том числе и своей вины. Кроме того, никто не был уверен, что центровка в этом полёте не могла быть ещё более задней. Поэтому я ответил на вопрос руководителя комиссии так:

— Я не уверен в том, что в данном полёте мог бы вывести самолёт из «штопора».

Председатель комиссии и его заместитель улыбнулись — что ж ты, мол, спасовал! Недовольны были и руководители нашей фирмы, знавшие истинную причину аварии. Но помимо прочего, я защищал и наше лётное братство. Римас, подчёркиваю, принципиально действовал правильно. В заключении комиссии я настоял на фразе, что лётчик не использовал все возможности по выводу самолёта из «штопора», но не он является виновником аварии и его действия были правильными. Потом мы много раз говорили на эту тему с Римасом. Он благодарил меня за поддержку и особенно за мой ответ. Кстати говоря, нельзя однозначно отрицать мою гипотезу о том, что в его полёте центровка могла быть ещё более задней. Мы много говорили и с Васильченко на эту тему, и то, что даже такой корифей оставил Римаса на этих испытаниях, доверив ему Су-27, говорит о его отношении к Римасу.

После этого Станкявичюс выполнял программу испытаний Су-27 и попал примерно в такой же режим. Отличие в этом эпизоде было следующим. Конус, поставленный на самолёте, был неправильно отрегулирован и стоял под небольшим углом. Этого оказалось вполне достаточно, чтобы создался дестабилизирующий момент, который и не давал возможности произвести чёткий вывод из «штопора». Но ракеты на этот раз сработали, и Римас удачно вывел машину. В данном случае критика действий Римаса вообще была огульной. Когда мне показали режимы, я заявил, что здесь не может быть никаких претензий к его профессионализму. Опыт работы на программе МиГ-29 по «штопору» не пропал даром, это как раз тот случай, когда за одного битого двух небитых дают. Станкявичюс выполнил все возможные приёмы, способные вывести самолёт из «штопора». Но нашёлся лётчик, кстати, друживший с Римасом, который заявил на комиссии:

— А вот я бы вывел без ракет!

Тогда Римас ещё больше оценил мою позицию на разборе

прошлой аварии. После того как провели облеточный полёт и тот лётчик действительно вывел самолёт из «штопора», комиссия опять начала кивать в сторону Станкявичюса. Я побеседовал с руководством ЛИИ о том, что подобная постановка вопроса весьма некорректна, хотя бы потому, что конус заменили, поставили новый, строго симметричный, и только после этого провели испытания на «штопор». И то, что лётчик в данном случае вывел из него самолёт, закономерно, поскольку причину предыдущей аварии удалось установить точно. Произошла просто подтасовка результатов испытаний.

Данный случай лишний раз подчёркивал конкурентную атмосферу, царившую порой в лётно-испытательной службе. К сожалению, попытки подмять коллегу за счёт незаслуженно негативной оценки его действий и выбить себе таким образом более удобное место под солнцем — не редкость.

Римас тяжело переживал случившееся. И когда меня в качестве эксперта пригласили дать оценку этому полёту, я был категоричен и говорил на всех уровнях — от руководства испытательной бригады до начальника института Васильченко — о моём отношении и к действиям лётчика, и к последующим неэтичным действиям его коллег.

Профессиональный опыт и мастерство Станкявичюса, приобретённые им за время его лётной работы, были фундаментом его заслуженного авторитета среди коллег — как лётчиков, так и научных работников. Не зря Римас был допущен на испытания высшей квалификации — большие углы атаки и «штопора». К сожалению, в Италии при выполнении показательного полёта на Су-27 на выводе из «петли» самолёт Римаса коснулся земли. Произошла катастрофа. Римаса не стало.

Это был удивительно скромный, мягкий, но в то же время принципиальный парень, в нём была внутренняя культура и такт, он их никогда не выпячивал, но все это чувствовали и относились к Римасу с большим уважением.

22. РОКОВОЙ ПОЛЁТ

4 апреля 1984 года навсегда останется одним из самых чёрных дней в моей жизни. В этот день я потерял сразу двух родных мне людей — Александра Васильевича Федотова, нашего шефа, и Валеру Зайцева, моего близкого друга, нашего Зайчика. Тот трагический апрельский день я и сегодня помню очень отчётливо.

У нас было запланировано четыре полёта. Два из них должен был выполнить я, а два — Александр Васильевич. Но с утра он уехал в Главкомат на совещание по «двадцать девятому» МиГу и попросил меня спланировать полёты на вторую половину дня. Во время перерыва он позвонил мне и ещё раз попросил оставить ему хотя бы один полёт. И очень обрадовался, узнав, что все полёты я перенёс на 15 часов и буду его дожидаться.

Совещание в Главкомате прошло очень жёстко, шефу на нём пришлось туго. На аэродром он приехал несколько взвинченный, и многие потом связывали случившееся именно с его состоянием. Я так не думаю. Александр Васильевич был очень волевым человеком, умел управлять своими эмоциями, а когда дело касалось работы, вообще становился на редкость собранным и целеустремлённым. И в тот раз по его репликам я понял, что он больше озабочен предстоящими полётами, нежели тем, что он услышал в Главкомате.

Мы поделили полёты поровну. Я полетел сразу, поскольку все задания уже проработал. Федотов взлетел минут через тридцать. Следующую пару полётов мы делали с таким же интервалом. Когда я уже садился на ВПП, Александр Васильевич с Валерой Зайцевым взлетели в небо в последний раз…

Сам по себе полёт был несложным, и ничто не предвещало столь трагического его завершения. Но как это бывает в нашей испытательской жизни, цепь непредвиденных обстоятельств в какой-то момент замкнулась, и Небо в который раз собрало свою дань. То, что произошло, ни по каким канонам не должно было произойти. Но именно в тот день удача отвернулась от Федотова. Наверное, это то, что называется — рок, судьба.

Это был не чистый испытательный полёт по программе, а облеточный — на отработку топливной системы. Такие полёты Федотов обычно отдавал другим лётчикам, и в тот день выполнить его собирался я. Но Александр Васильевич почему-то изменил своему правилу и полетел сам.

Задание было стандартным: выполнить разгон на высоту 20 км до маха 2,5 (скорость 2700 км/час), провести определённые

манипуляции с двигателем, затем, уже на десятикилометровой высоте на скорости 500 км/час, поочерёдно остановить и запустить двигатели и при этом посмотреть выработку баков. Мы такие задания называли «свободной охотой»: топлива много, лети — не хочу.

Расход топлива на МиГ-31 лётчик определяет с помощью сразу нескольких приборов, каждый из которых имеет своё обозначение. «Т» — топливомер — определяет уровень топлива с помощью поплавков, находящихся в баках (принцип такой же, как в автомобиле). «Р» — расходомер — определяет уровень топлива с помощью «вертушки», установленной в топливном трубопроводе. Если говорить упрощённо, он работает по принципу водяной мельницы. Ещё есть индикатор выработки баков. Он представляет собой схему баков, по мере выработки каждого из них загорается соответствующая лампочка. И наконец, лампочка аварийного остатка с указанием его количества — 2200 кг. Такая вот многократно дублирующая система сигнализации. В тот раз, для точности эксперимента, измерительная часть топливомера была отключена. И это стало первым звеном в трагической цепи событий.

Федотов с Зайцевым взлетели на МиГ-31 №202, но в разгоне на заданную скорость преждевременно сработала сигнализация выработки одной группы баков. Александр Васильевич, проанализировав ситуацию, прекратил задание и пошёл на «точку». Почти сразу же загорелись лампочки ещё одной группы баков. Федотов доложил руководителю полётов, что задание прекратил, идёт на посадку, и попросил его визуально осмотреть самолёт — не тянется ли за ним шлейф от вытекающего топлива. Самолёт в тот момент находился в пяти километрах от аэродрома, и сделать это РП было трудно. А потом ситуация стала развиваться лавинообразно, и в считанные минуты всё было кончено.

…Аэродром был уже совсем близко, когда неожиданно зажглись все лампочки выработки баков одновременно. Стрелка расходомера скакнула и упала на «0». Тут же загорелась лампочка аварийного остатка. Всё указывало на то, что топливо стремительно вытекает из баков. Как потом показали записи КЗА, из-за неполадок в топливной системе произошло ложное срабатывание всей системы сигнализации (а топливомер был отключён!) — и трагическая цепь событий увеличилась ещё на одно звено. На самом деле топлива оставалось много, около 12,5 тонн, самолёт при таком остатке довольно тяжёлый. И это тоже сыграло свою роль и стало третьим звеном роковой цепи.

В такой ситуации у лётчика нет времени на проверку всех

систем и на размышления, решение он должен принимать мгновенно. Ведь при полностью выработанных баках двигатели могут остановиться в любой момент. Возможно, Александр Васильевич так легко поверил в утечку топлива потому, что буквально накануне подобное ЧП произошло со мной: вследствие разрыва трубопровода топливо под высоким давлением вытекло из самолёта. Подобную течь мы обнаружили ещё на трёх самолётах и тем самым предотвратили подобные аварии. Но по аналогии напрашивалось именно такое развитие событий. И Федотов принял единственно правильное решение в той ситуации — экстренно заходить на посадку, даже без пролёта над стартом.

— Выполняю разворот и с ходу — на посадку, — доложил он РП.

Это были его последние слова. Потом в эфире воцарилось молчание.

Федотов сделал вираж для захода на посадку по крутой глиссаде, готовясь к посадке без двигателей, и вышел крутой «спиралью» на дальний привод. Предполагая, что самолёт пустой вследствие утечки топлива, он энергично довернул на посадочный курс. И неожиданно попал в режим сваливания, выйти из которого уже не смог, хотя и пытался, используя весь свой богатейший опыт и борясь за машину до конца. Мгновенное вмешательство в этот процесс на любом другом МиГе позволило бы Александру Васильевичу восстановить положение самолёта. Но только не на МиГ-31, да ещё с полными баками, имевшем свои особенности при сваливании, о которых мы тогда ещё не знали. Не мог о них знать и Федотов, поскольку этот самолёт мы ещё не испытывали на большие углы атаки.

Позже, когда я, Боря Орлов и Алик Фастовец провели испытания на сваливание, мы поняли, что в этом отношении МиГ-31 — машина уникальная. Он сваливается практически без предупредительных признаков, более того, любое сваливание, даже если ты пытаешься его остановить в самом начале, заканчивается глубоким, почти отвесным углом пикирования. И весь опыт шефа здесь оказался бессилен. И это стало последним звеном.

…Самолёт резко опустил нос и почти перпендикулярно ринулся к земле. Всё. Цепь замкнулась.

Когда Федотов понял всю тщетность своих усилий и принял решение катапультироваться, было уже поздно. Он ещё успел привести катапульту в действие, но она вырывалась наружу уже через деформированную кабину — почти одновременно с этим самолёт соприкоснулся с землёй. Он стал разваливаться на части,

а потом произошёл взрыв.

Наверное, это было последнее, что видел в своей жизни Валера Зайцев. Сначала казалось, что ему повезло, — он успел катапультироваться секундами раньше и парашют у него раскрылся, но… Случайность? Рок? Судьба? Он оказался слишком близко от эпицентра взрыва, разметавшего фрагменты самолёта далеко вокруг. И в тот момент, когда Валера уже спускался на землю, осколок стабилизатора перерезал стропы его парашюта…

Такова одна из наиболее вероятных — и основных — версий гибели Александра Васильевича Федотова и Валеры Зайцева, подтверждённая проведённым нами глубоким анализом записей КЗА, данных радиосвязи, их временной стыковки. Хотя, возможно, были и ещё какие-то причины, усложнившие действия Федотова, предпринятые им на конечном этапе этой вынужденной посадки.

Но этого мы уже никогда не узнаем.

Часть IV
БРАТЬЯ ПО НЕБУ

А теперь мне хотелось бы рассказать о самых дорогих, самых близких моих друзьях, с кем мы… нет, не делили небо «одно на двоих», как пелось в популярной песне о лётчиках. Я хочу рассказать о людях, с кем я вместе, ступенька за ступенькой, поднимался по лестнице, ведущей в небо. Мы поддерживали друг друга, порой до последнего, и, как могли, приближали это небо к земле. Мы вместе ковали славу русской авиации и передавали её по наследству своим молодым собратьям.

1. АЛЕКСАНДР ВАСИЛЬЕВИЧ ФЕДОТОВ

Галерею портретов лётчиков-испытателей, с которыми меня связало небо, по праву должен открыть человек, оказавший на мою жизнь, пожалуй, самое большое влияние, — Александр Васильевич Федотов, шеф-пилот ОКБ им. А. И. Микояна. Его имя, как вы, наверное, заметили, встречается на страницах моей книги чаще других, и это не случайно. Когда я писал книгу, я всё время ловил себя на том, что мысленно продолжаю полемизировать с ним по самым разным вопросам, как это было и при его жизни.

Масштаб его личности и его влияние на нас были столь велики, что рассказать о нём в одной отдельной главе просто невозможно — именно поэтому глава, посвящённая Федотову, оказалась как бы растворённой во всей книге, где многие эпизоды связаны с ним. Внимательный читатель, думаю, уже составил своё представление об этом неординарном человеке, оставившем яркий след в истории отечественной авиации.

Александр Васильевич был человеком противоречивым, в нём было много такого, с чем я не соглашался но в то же время я не мог не восхищаться уникальностью его таланта лётчика-испытателя, его знанием техники, его интеллектом. Безусловно, все лётчики, работавшие на микояновской фирме под началом Федотова, в том числе и я, своим лётным мастерством обязаны прежде всего ему.

Как я уже не раз подчёркивал, Александр Васильевич был сторонником жёсткой, а иногда и сверхжёсткой формы руководства. Не могу сказать, что нас это всегда устраивало, но и объяснение этому есть.

Прежде всего его требовательность к лётчикам-испытателям была связана с тем, что он как никто другой понимал: в авиации малейшая ошибка может повлечь за собой большие потери — и не только техники, но в первую очередь людей. Сильный, волевой, властный по характеру, Федотов всегда был абсолютно уверен в себе, в своих решениях и поступках, он никогда не терпел возражений. Конечно, не всем это нравилось, порой нас такое отношение к себе обижало, но кто знает, скольких из нас он уберёг от непоправимых ошибок? Возможно, такой стиль руководства диктовал ему и его большой педагогический опыт: то, что он держал наш коллектив в ежовых рукавицах, давало скорее положительный, чем отрицательный эффект. Да и вообще принцип единоначалия был характерен для существовавшей тогда командно-административной системы.

Но при этом Александр Васильевич был не просто, как мы

говорим, «фирмачом», то есть человеком, преданным интересам фирмы, он был настоящим её фанатом — и за это ему многое прощалось. Такого же отношения к фирме он требовал и от других. И надо сказать, ему удалось «заразить» нас этим «вирусом». А как иначе можно объяснить то, что и Пётр Максимович Остапенко, и Боря Орлов, и Алик Фастовец, уже закончив летать на МиГах, тем не менее остались работать на фирме? И это несмотря на то, что у них было много заманчивых предложений — не только в профессиональном, но и в материальном плане.

То же самое могу сказать и о себе. Когда мне пришлось делать выбор между участием в программе отечественного «Шаттла» и дальнейшей работой на фирме, свой выбор я сделал без колебаний.

В связи с этим вспоминается очень характерный случай. Как-то в ШЛИ мы подбирали лётчика к себе на фирму и остановились на кандидатуре лучшего специалиста выпуска того года. Одновременно ему поступило аналогичное предложение из ЛИИ, и он какое-то время не мог определиться. Федотов, узнав о его колебаниях, тут же потерял к нему интерес, и как мы его потом ни уговаривали изменить своё решение, остался непреклонен. Возможно, кто-то другой на месте Александра Васильевича поступил бы иначе, но в этом был весь Федотов.

Он был примером для нас и в отношении к испытываемой технике. Сколько в его жизни было ситуаций, когда он боролся за самолёт до последнего, часто подходя совсем близко к тому краю, за которым — бездна… И покидал самолёт только тогда, когда шансов на его спасение действительно не было никаких. Об этих случаях, когда Федотов вынужден был катапультироваться, я рассказывал в книге. А сколько раз благодаря своему уникальному лётному мастерству он в самых, казалось бы, безвыходных ситуациях сажал самолёт, с которым мысленно уже попрощались его создатели!

Яркую страницу в летопись отечественной авиации Александр Васильевич Федотов вписал и своими рекордами. Его стокилометровому рекорду скорости, который до сих пор не побит, скоро будет 30 лет. Таким же уникальным оказался и его абсолютный рекорд высоты — 38 километров! Почти космос… Рекорды эти, с точки зрения сочетания «техника-лётчик», настолько трудны даже для высокопрофессиональных лётчиков, что могут стать, пожалуй, самыми продолжительными в истории авиации.

Не скрою, в нашей лётной среде бытовало мнение: в том, что именно Федотов установил эти рекорды, был элемент везения.

Эти же рекорды мог бы установить и какой-нибудь другой лётчик. Да, наверное, мог. Но… Именно Александр Васильевич оказался, как говорится, в нужное время в нужном месте, именно на нём сошлись все стрелки. Это была его песня.

Не знаю, останутся ли эти рекорды вечными, не в этом дело. Но знаю точно, что память о таком лётчике, каким был Александр Васильевич Федотов, будет жить ещё во многих поколениях испытателей авиационной техники.

Уникальность лётного таланта Федотова признавали лётчики-испытатели во всём мире, и даже в те годы его имя было широко известно в авиационных кругах не только нашей страны, о чём свидетельствует награждение его Большой золотой медалью Международной авиационной федерации.

Заслуги Александра Васильевича Федотова были высоко оценены нашим правительством. Он был удостоен звания Героя Советского Союза, звания «Заслуженный лётчик-испытатель СССР», представлен ко многим правительственным наградам, стал лауреатом Ленинской премии.

Погиб Александр Васильевич в расцвете сил — ему было всего 52 года. Похоронен он на кладбище лётчиков в Жуковском. Его скромный бюст находится недалеко от входа на кладбище. И все, кто приходит сюда, проходят мимо него — возможно, даже не подозревая, что этот памятник поставлен одному из самых ярких в мире лётчиков-испытателей.

…Порой говорят, что незаменимых людей нет. Я с этим утверждением согласиться не могу. Гибель А. В. Федотова стала для фирмы Микояна невосполнимой утратой. И хотя с того трагического дня прошло много лет, собираясь вместе, мы не только вспоминаем нашего «шефа», нашего Федота, мы ощущаем его присутствие рядом с нами. Не случайно, наверное, говорят: человек жив, пока жива память о нём.

2. ПЁТР МАКСИМОВИЧ ОСТАПЕНКО

Ещё один корифей отечественной авиации — Пётр Максимович Остапенко. Я уже рассказывал о нём. И хочу ещё раз повторить, что это выдающийся лётчик-испытатель нашего времени. Он закончил Школу лётчиков-испытателей вместе с Александром Васильевичем Федотовым. Они и ещё Игорь Кравцов были приняты на микояновскую фирму. К сожалению, Игорь Кравцов погиб на самолёте Е-150 4 января 1965 года, а Остапенко и Федотов продолжали успешно осваивать новую технику. Пётр Максимович внёс, конечно, неоценимый вклад в лётно-испытательную работу на нашей фирме. С того момента, как я попал на аэродром в 1968 году, и по настоящее время я не видел других лётчиков-испытателей, так блестяще владеющих техникой пилотирования, так чувствующих самолёт, как Остапенко.

Его превосходство признавали лётчики и с других фирм. У нас часто вспыхивали между собой диспуты по вопросу, какой самолёт лучше: «МиГ» или «Су», часто мы схлёстывались в этих спорах. Помню один такой спор с суховскими лётчиками: мы, естественно, доказывали, что лучше самолёт МиГ-29, а они — что Су-27. Один из наших оппонентов очень горячился, обещал всем «надрать хвост», и наши доводы, подкреплённые цифрами, его ни в чём не убеждали, он нас просто не слушал и стоял на своём. А потом вдруг, немного подумав, сказал:

— Ну, наверное, только Остапенко я не одолею. Я с ним буду на равных только в том случае, если будут включены ограничители. А если они будут отключены, мне придётся туго.

Это говорил человек, абсолютно уверенный в собственной правоте, в своей технике, который не очень хорошо знал Петра Максимовича и всего несколько раз видел, как тот пилотировал…. То есть его авторитет как пилотажника, как воздушного бойца был настолько непререкаем, что даже самый ярый спорщик вынужден был сделать эту оговорку: «за исключением Остапенко». А те, кто его хорошо знал, понимали, насколько блестяще он пилотирует.

Хочу ещё раз подчеркнуть: сегодня МиГ-29 и Су-27, особенно последние их модификации, пилотируют в основном в безопасной зоне, они фактически защищены от выхода на углы больше допустимых — здесь мы сделали всё, что можно, для комфортного пилотирования. Но когда этих ограничителей не было, когда полностью отсутствовала автоматика и её роль брал на себя лётчик, на передний план выходило необыкновенное чувство машины, как мы говорили, «жопометр», потому что такие

полёты были связаны с большим риском для жизни. Остапенко всегда пилотировал не просто на пределе, а за пределами возможного. Он был неоднократным рекордсменом мира, установил несколько мировых рекордов на МиГ-21, МиГ-25, Е-150.

Я помню один удивительный случай, произошедший с Петром Максимовичем во время первого вылета на МиГ-23 с люльковским двигателем. Только его высочайшее мастерство помогло ему безопасно приземлить самолёт на аэродром. Дело в том, что на одном из режимов двигатель у него встал. Пётр Максимович решил его повторно запустить, но двигатель выходил только на режим «малого газа» и не выходил на дальнейшие обороты. Любая попытка сдвинуть РУД с «малого газа» заканчивалась тем, что двигатель снова останавливался. Тогда Остапенко запустил двигатель, поставив его на «малый газ», и совершил посадку с практически отказавшим двигателем. Хотя, строго говоря, этот режим нельзя считать отказом двигателя, тем не менее тяга на «малом газе» составляет всего примерно 300 кг. Если учесть, что максимальная тяга двигателя была порядка 11 тонн, можно представить, насколько мизерной была эта добавка для того, чтобы помочь лётчику зайти на посадку. Когда это случилось, то сам Архип Михайлович Люлька приехал на аэродром и пожал Петру Максимовичу руку. Мы тоже гордились его высочайшим профессиональным мастерством.

Но на долю Остапенко выпала нелёгкая судьба. Хотя он был очень яркой личностью и пользовался непререкаемым авторитетом на аэродроме, он всё время находился как бы в тени Александра Васильевича Федотова.

Пётр Максимович был мужественным человеком и часто боролся за вверенную ему технику до самого последнего мгновения. Я уже рассказывал о случае, когда у него произошло такое же разрушение двигателя, какое было и у меня. Мне тогда повезло — я оказался рядом с аэродромом, а вот Пётр Максимович вынужден был катапультироваться. Но сделал это только тогда, когда убедился, что самолёт не падает на населённый пункт. Второй раз он катапультировался из горящего самолёта МиГ-31 с высоты всего 80 м только тогда, когда убедился: посадить его невозможно. Это было уже во Владимировке, в степи.

Но ещё большим мужеством Пётр Максимович обладал на земле. Более принципиального человека в вопросах, связанных с техникой, на фирме не было. Часто бывает так, что люди, ведущие себя мужественно в воздухе, оказываются слабыми и беззащитными на земле. И если многие предпочитали говорить о

недостатках испытываемой техники в мягкой форме, то Остапенко своё отношение к ним мог выразить одним словом: «Неприемлемо!» Я уже приводил много примеров, когда мужественные поступки Остапенко на земле приводили к тому, что мы на ранней стадии исправляли самолёт.

Ещё раз хочу подчеркнуть, что мужество на земле оценивается по более высокой шкале, потому что все знают: за такие резкие высказывания начальство, как правило, начинает относиться к лётчику негативно, а это влияет и на распределение наград, и вообще на положение в фирме. Пётр Максимович получил звание Героя достаточно поздно — через тринадцать с половиной лет после начала работы на фирме. И это при всём его авторитете, при всём том багаже непредвиденных ситуаций, в которых ему довелось побывать! При том, что через его руки прошли такие эпохальные машины, как Е-150, МиГ-21, Е-152, Е-155, МиГ-23, МиГ-25, МиГ-27, МиГ-29, МиГ-31… Я уж не говорю об их модификациях.

Формально это объясняли тем, что не было какой-то темы, под которую можно было бы подвести кандидатуру Остапенко для представления его на это высокое звание. У нас действительно была такая система награждения. Лётчик мог совершить несколько героических поступков с огромным риском для жизни и всё равно не получить за это Звезду Героя. Для этого нужно было ждать какую-то тему, разнарядку… К тому же существовали определённые временные ограничения. Например, лётчика могли представить к награде только в том случае, если он проработал не меньше четырёх лет и если «перерыв» между правительственными наградами был тоже не меньше четырёх лет. Причём в этом случае он мог получить награду независимо от того, что он совершил. Исключение составляли только посмертные награждения. Хотя и здесь существовали свои препоны, потому что каждый такой случай требовал своего объяснения. А при этом неизбежно вскрываются причины, приведшие к трагическому исходу: техническая неисправность, либо производственный дефект, либо какие-то методические нестыковки. Поэтому даже в таких случаях было проще представлять к наградам под какую-то тему, рапортуя при этом, что проделана огромная работа, а мужество и героизм такого-то лётчика способствовали продвижению тематики.

К сожалению, когда ему исполнилось 53 года, Пётр Максимович с лётной работы ушёл. У него было много лестных предложений продолжить её на тяжёлых транспортных самолётах, но он их все отклонил. Видимо посчитал их неприемлемыми в силу своего «фирменного» духа лётчика-

истребителя.

Сегодня Пётр Максимович работает у нас на лётной станции, передаёт свой богатейший, уникальный опыт молодым лётчикам. Несмотря на солидный возраст, он по-прежнему физически крепок, бодр и энергичен. Он всё так же непримирим к несправедливости и всё так же отзывчив на чужую беду.

Герой Советского Союза, лауреат Государственной премии, заслуженный лётчик-испытатель СССР, Пётр Максимович Остапенко и сегодня — самый уважаемый человек на лётной станции. Не ошибусь, если скажу, что его не просто уважают, а любят все — слесари, механики, инженеры, конструкторы и, конечно, лётчики-испытатели. А я благодарен судьбе за то, что она свела меня не просто с корифеем отечественной авиации, асом лётно-испытательного дела, но и очень достойным человеком, во многом ставшим для меня примером.

3. МИХАИЛ КОМАРОВ

Я много говорил в этой книге о Мише Комарове, о его человеческих качествах, об огромной симпатии, питаемой к нему членами нашего лётно-испытательного коллектива. Но кроме Мишиной скромности, все помнят его высочайшее профессиональное мастерство. Комаров был обладателем абсолютного мирового рекорда на пятисоткилометровой трассе на самолёте МиГ-25. Он выполнил его блестяще, с первой попытки. А рекорд этот был одним из самых тяжёлых. И Миша «сделал» его просто филигранно. Комаров слыл также королём укороченных посадок на том же МиГ-25. Садился он на малых скоростях, мгновенно выпускал тормозной парашют и быстро заруливал на стоянку.

Он был для меня своего рода маяком в моей небесной жизни. Я перенимал его достижения и опыт и считаю, что его профессиональные качества, восхищавшие сослуживцев, служили стимулом для повышения их лётного мастерства, и моего в частности.

Тогда уже стали проводиться «показухи» для высокого начальства. Миша демонстрировал на них как раз приём укороченной посадки на различных типах самолётов: МиГ-21, МиГ-23, МиГ-25, что само по себе говорило о многом. Машины были совершенно различного класса, и проделывать на них в течение небольшого отрезка времени один и тот же элемент было необычайно сложно. Миша произвёл первый вылет опытного образца спарки МиГ-23УБ. К тому времени он работал на фирме только пять лет, и подъём опытного самолёта сам по себе стал проявлением огромного доверия к нему со стороны руководителей фирмы. Миша был, как вы уже знаете, любимым учеником Александра Васильевича Федотова. И ею потеря для шефа и для всех нас была невосполнимой. Миша часто говорил мне, что для того чтобы стать полноценным лётчиком-испытателем, необходимо постоянно работать с комплексом вооружения. Это работа специфическая и очень сложная. Они с Борей Орловым первыми отрабатывали боевой комплекс перехвата на МиГ-25, в том числе и сложнейший перехват быстролетящей цели, скорость которой составляла до 3000 км/час, — аналога американских SR-71.

Когда мы анализировали причины катастрофы Комарова, то одной из самых вероятных назвали недостаток кислорода в системе жизнеобеспечения лётчика, опираясь при этом на существовавшие ранее в лётном деле факты. Но нашлись люди,

которые, сознавая свою вину, не были заинтересованы в установлении истинных причин этой катастрофы.

А через некоторое время, когда мы сидели с Аликом во Владимировке, у меня произошёл подобный случай на МиГ-27. Я готовился к облёту машины после замены двигателей. Точно такой же полёт, но на «десятитоннике», стал последним для Миши. Проверив все системы, я вырулил на предварительный старт, прокатившись километра два по рулёжной дорожке. И вдруг подъезжает машина, из неё выскакивает начальник нашей службы спасения Жора Алхазов и показывает мне руками «крест». Хотя мне было непонятно, почему я должен остановить взлёт, его энергичная жестикуляция не оставляла сомнений в том, что полёт отменяется.

Я доложил руководителю полётов, что вынужден зарулить обратно из-за замечаний по наземному посту (а они заносились в журнал в качестве предпосылок к лётному происшествию), порулил немного по взлётной полосе и остановился. Как оказалось, со мной случилось именно то, что, как мы считаем, произошло с Мишей. Баллон, предназначенный для кислорода, был наполнен нейтральным газом. Его закачали туда и забыли спустить перед заправкой кислородом — подъехала кислородная машина и просто добавила в баллон кислорода до соответствующего значения давления. К 130 атмосферам нейтрального газа добавили ещё 20 атмосфер кислорода, и получился убийственный коктейль.

Фактически Жора спас меня от верной гибели. Проверив записи на листе подготовки самолёта к полёту, он не обнаружил там отчёта о выполнении процедуры вымывания нейтрального газа из системы жизнеобеспечения пилота. Как только он это увидел, тут же подал сигнал «805»… О своих ощущениях при недостаточном поступлении кислорода в маску мне рассказывал ещё Остапенко, попавший в аналогичную ситуацию на МиГ-25. Наступают вялость, сонливость, возникает неадекватная реакция на поведение самолёта. Тогда Пётр Максимович быстро прекратил полёт и возвратился на «точку», доложив, что у него началось головокружение. На земле самолёт проверили и обнаружили неисправность кислородной системы.

Однажды я полетел на выполнение режимов, близких к сваливанию, где нужно было выполнить несколько «провокаций» (свалить машину в «штопор») и расходных «площадок». После совершения очередной комбинации я вдруг почувствовал себя не в своей тарелке. Когда мы попадаем в такое состояние, то обычно переходим на чистый кислород. Но начиная с восьмикилометровой высоты режим подачи воздуха в маску и так

переходит на поступление чистого кислорода. Однако я всё равно чувствовал, что его не хватает. Проверил крепления. Всё было нормально: приём, подача, кислородный кран открыт, манометр тоже показывает штатное давление. Включил аварийную подачу кислорода. Сразу же стало чуть-чуть полегче. Но после выполнения очередного режима дискомфорт возник вновь. Я подумал, что, может быть, у меня температура, хотя предполётный осмотр ничего и не показал. Наступила какая-то вялость и что-то похожее на головокружение.

Я снова осмотрел внешне всю систему подачи кислорода, проверил показания приборов и запросил снижение. На «точку» пошёл спокойно, без выполнения режимов, следя за показаниями датчиков. Потом стал ощупывать шланги. И тут с удивлением обнаружил что на одном из них, том, который стыкуется с кислородным аппаратом, отошла резиновая муфта. Оказывается, кислород, выходя из баллона, шёл в кабину, а не в маску. В мои лёгкие он тоже попадал, но не прямым путём и в недостаточном количестве. В кабине установлен кондиционер, и с его помощью кислород, выходивший из места соединения шланга и баллона, перемешивался с остальным воздухом и в небольших количествах доходил до моих лёгких. Поэтому после получаса интенсивной работы на перегрузках я и почувствовал недомогание. В тот миг я представил себе, в каком состоянии был Миша Комаров, дыша практически одним нейтральным газом. А он, в чём и беда, неотличим от воздуха ни запахом, ни вкусом.

Хотя я дружил с Мишей всего год, я многому у него научился. Он стал моим опекуном не только в работе, но и в жизни.

Миша действительно был выдающимся лётчиком-испытателем. Его отличала не только филигранная техника пилотирования, но и свои собственные приёмы в методике выполнения режимов. Он по праву считался королём выполнения внешне простого режима — «площадки», который на самом деле классно выполнить могут немногие. «Гонять площадки» у нас считалось самой нудной работой. Суть её состоит в том, что на постоянной высоте надо идти где-то в течение пяти минут с постоянной скоростью, при этом обороты двигателя тоже должны оставаться постоянными. Отклонения в скорости допускались минимальные: плюс-минус 5 км/час. Такой режим и на автомобиле выполнить непросто, а представьте, что вы летите в горизонте и диапазон скоростей у вас не 0–200 км/час, как на машине, а до 1500 км/час, а цена деления всего плюс-минус 50 км/час.

Мне тоже всегда говорили, что я в этом деле «супер», на что я отвечал, что наполовину эти режимы вместе со мной выполняет

Миша.

Один из моих любимых режимов — «виражи-спирали». Этот один из труднейших режимов я всегда любил выполнять на испытаниях и называл эти режимы «а ля Миша Комаров».

Он рано ушёл из жизни, но остался в памяти многих людей, связанных с авиацией, в почерке не только своих режимов, но и в технике их выполнения моими учениками…

4. БОРИС ОРЛОВ

Теперь — о Борисе Орлове, одном из самых блестящих лётчиков фирмы. Судьба его несколько отличалась от нашей. Борис был членом сборной команды Советского Союза по высшему пилотажу. Затем довольно долго работал инструктором в аэроклубе ДОСААФ, после чего окончил Школу лётчиков-испытателей и был принят к нам на фирму вместе с Мишей Комаровым. Произошло это за три года до моего прихода туда. Борис и Миша были не только закадычными друзьями, но и соседями по дому.

Борис, как и Миша, провёл большой комплекс работ по МиГ-25, впервые в мире выполнив перехваты на больших скоростях как в передней, так и в задней полусферах. На своих плечах вместе с такими лётчиками, как Вадим Петров, Норик Казарян, Александр Бежевец, Николай Стогов, Борис Грузевич, он вынес всю программу лётных испытаний прицельного комплекса самолёта. Это был первый отечественный комплекс с дальней ракетой и другим мощным вооружением, который выполнял перехваты по скоростным маневрирующим целям. Словом, полномасштабный, крупный прицельный комплекс с достаточно сильной по тем временам помехозащищённостью. Его философия была на самом современном для той эпохи уровне. Боря Орлов был одним из пионеров отработки этого уникального комплекса. Он провёл очень много блестящих работ и по самолёту МиГ-23. Был обладателем мирового рекорда по скороподъёмности…

Много работ Борис Орлов провёл и по самолёту МиГ-29. Мы провели вместе с ним большую программу по «штопору» на МиГ-31. Особенно запомнился наш первый полёт. Специалисты ЦАГИ написали в отчёте, что характеристики «штопора» могут быть хуже или лучше процентов на 15. А такая оценка не позволяла чётко определить действительные характеристики «штопора» и, естественно, точную методологию по выводу самолёта из него. По «штопору» этот самолёт оказался удивительно не похож ни на какой другой.

До этого мы уже летали на режимах сваливания и всё обходилось без эксцессов. Стало видно, что на этих режимах самолёт очень строгий и по контролю в продольном и особенно в поперечном управлении во многом напоминает МиГ-23. А но характеристикам сваливания он, конечно, был не похож ни на один самолёт. Когда мы с Борисом сделали первый режим и вошли в устойчивый «штопор», то для вывода самолёта выполнили все действия по методике ЦАГИ. Но самолёт

примерно в течение 30–35 секунд из «штопора» не выходил. Мы проделали рекомендованные в таких случаях определённые манипуляции, но машина всё равно нас не слушалась. И тогда мы решили применить свой метод, который перед полётом проработали вместе с Борисом. Наш метод позволил самолёту выйти из «штопора», хотя и с большим запаздыванием. В этом режиме Борис показал всю свою волю и выдержку, у него не было ни тени сомнения в том, что мы справимся с ситуацией и выйдем из этого сложного положения.

Я вспомнил Бориса, когда попал почти в аналогичную ситуацию с другим лётчиком. Мы выполняли с ним более простой режим уже отработанного «штопора». Когда я давал рули на вывод, то хорошо знал, что самолёт скоро выйдет, потому что чувствовал начальные колебания в боковом канале, хотя они были ещё не видны. Голос второго лётчика мгновенно задрожал, и я почувствовал в нём лёгкую панику. У нас с Борисом был гораздо более тяжёлый режим, и тем не менее он даже виду не подал, наоборот, был очень собран и решителен. В нём всегда ощущалась профессорская солидность, чувствовалась уверенность, стабильность, держался он всегда вальяжно. С ним всегда было спокойно. И когда пришло время делать вылет на новой машине МиГ-31М, Боря блестяще справился с этой задачей и провёл первые стадии испытаний с высочайшим качеством. Все знали, что он всегда был «заряжён» на опытные работы, в том числе на подъём первой машины.

О Борином подарке для отечественной тактики воздушного боя, который он привёз с Ближнего Востока, я расскажу позже. Напомню, что именно Борис творчески подошёл к использованию малых и нулевых скоростей, фактически положив начало новому направлению в эксплуатации современных истребителей третьего поколения (МиГ-21, МиГ-23, МиГ-27, Су-7, Су-17, Су-24) у нас в стране. Эта командировка прибавила авторитета Борису как специалисту, понимающему перспективы развития тактики воздушного боя.

Неоценим его вклад в развитие программ МиГ-23, МиГ-25, МиГ-27, МиГ-29, МиГ-31. Он порой попадал в критические ситуации, но мастерство и хладнокровие ему никогда не изменяли.

В обыденной жизни Борис был очень задушевным и хорошим парнем. Помимо профессиональных качеств в небе, особое мужество он демонстрировал на земле. Борис был единственным, кто осмелился сказать правду в глаза Александру Васильевичу Федотову. Я уже говорил, что Федотов был сторонником жёсткой линии в руководстве и иногда заходил за эти рамки. Мы

неоднократно хотели встретиться все вместе и поговорить с ним по душам, выяснить наболевшие вопросы, но шеф под разными предлогами уклонялся от этого разговора. Наконец после неоднократных безуспешных попыток нам удалось собраться всем вместе. Но то ли мы перегорели, то ли уже между собой «пар выпустили», а может, и немного сдрейфили, но откровенный разговор не получился — мы ходили вокруг да около, и только один Борис прямо высказал Федотову вещи весьма нелицеприятные.

Если мы — то есть я, Алик и даже Пётр Максимович Остапенко, товарищ шефа по училищу, — старались обойти в разговоре с Александром Васильевичем особо острые углы, то Борис всегда говорил открыто и начистоту. В этом отношении он произвёл на меня просто глубочайшее впечатление. После того случая мы зауважали его ещё больше. И даже Петру Максимовичу было неловко оттого, что не он высказал наболевшее шефу, а именно Борис Орлов.

Помню, как тяжело ему пришлось после этого. Федотов «придавил» его. Но Борис нисколько не сожалел, что смело и правдиво выступил, подавая нам пример гражданского мужества. Он показал, что, отмалчиваясь и уходя от прямого конкретного разговора, мы только делаем хуже и себе, и шефу. Во многих других ситуациях Боря старался, наоборот, «демпфировать» конфликты. Но здесь, когда дело дошло до точки, он показал свою истинную силу и непоколебимость. На этот поступок мог решиться только Борис. И смог! Он понимал, что его принципиальность может вернуться ему бумерангом, да ещё каким! Но своей жизненной позиции он не изменял никогда.

Когда меня единодушно выбрали шеф-пилотом (хотя я был уже назначен приказом генерального), мне было приятно, что все ветераны — и Пётр Максимович Остапенко, и Боря Орлов, и Алик Фастовец — однозначно сказали, что я должен быть шеф-пилотом. Боря Орлов по этому поводу выступил и сказал мне тёплые слова напутствия.

Борис до сих пор работает на лётной станции, продолжает воспитывать молодых лётчиков-испытателей, передаёт им свой опыт, помогает им постигать азы, необходимые для освоения этой замечательной профессии. Он — Герой Советского Союза, заслуженный лётчик-испытатель СССР.

5. АЛИК ФАСТОВЕЦ

Я продолжу галерею портретов своих друзей лётчиков-испытателей рассказом об Алике Фастовце, который по характеру многими своими чертами напоминал Мишу Комарова. Мы, кстати, втроём из всей нашей группы болели за ЦСКА, и когда проходили футбольные баталии, часто обсуждали их итоги. Футбольный клуб ЦСКА в те годы уже не всегда удачно выступал на чемпионатах Союза. Но тем не менее мы праздновали и его победы — например, в 1972 году, когда ЦСКА стал чемпионом. Федотов болел тогда за «Спартак», Остапенко симпатизировал киевскому «Динамо», а Боря Орлов — команде «Торпедо».

Алик и Миша были молчунами, в отличие от нас, из породы говорливых, — Остапенко, Федотова, Орлова и меня. Дело доходило до смешного. Однажды они играли в нарды. Мы включили магнитофон и установили микрофон рядом с ними. Комаров с Фастовцем играли полтора часа и за это время произнесли только три фразы:

— На, прикури!

— Нет, ты прикури!

— Переворачивай!

Словом, они обменивались какими-то фразами только при смене позиции или обмене сигаретами. Между ними — полтора часа сплошной тишины. Это было удивительно. Вся наша братия громко восклицала при неудачах или, наоборот, при удачном ходе. Нарды — вообще игра заводная, близкая кавказскому темпераменту. Иногда в ней случаются удивительные ходы. Витя Рындин мог выкинуть двойное сочетание фишек три раза подряд. Конечно, при таком везении звучали возгласы различного рода, в том числе и непарламентские. А эти два парня могли играть часами, не проронив при этом ни одного слова.

Алик, как и Миша, обладал великолепными лётными качествами и считался одним из самых сильных лётчиков-испытателей. Все неприятные эпизоды, которыми полна наша работа, он переживал глубоко внутри себя, редко выплёскивая что-то наружу. Но надо было знать Алика. Бывали моменты, когда он настолько заводился, что вдруг вспыхивал и начинал горячо спорить. И тогда мы не узнавали своего товарища. Но это случалось только тогда, когда он видел, что пора вмешаться в наши бесплодные споры и что только его мнение может привести, как говорил один из непопулярных ныне политиков, к консенсусу. Если он видел, что спор поворачивается не в сторону истины, то сразу же вставал на защиту объективной точки зрения.

В этих диспутах он участвовал очень горячо и взволнованно. Но самыми сильными его качествами были спокойствие и невозмутимость, хотя в душе его всегда билось пламя.

Алик был ведущим лётчиком-испытателем прототипа «Бурана» — проекта «Спираль», о котором я уже рассказывал. Он блестяще провёл эти испытания. В принципе, он был первым в мире лётчиком, поднявшим в воздух и посадившим орбитальный космический корабль, управляемый, как самолёт. К сожалению, об этом мало кто знает. Но это действительно так. Лишь специалисты, ведающие хронологией разработок космических челноков, хорошо это знают. И приоритет Алика Фастовца в данной области неоспорим.

Я уже несколько раз упоминал, как Алик блестяще выкрутился из ситуации со взрывом самолёта в полёте на прочность, когда машина развалилась в воздухе при перегрузке порядка 4,5 единиц. Алик приземлился на парашюте на озеро Баскунчак. Его долго не могли найти. Самолёт развалился на мелкие фрагменты и место падения лётчика определить было трудно. К тому же у лётчика сломался «Комар» — передатчик подававший сигналы поисковикам для определения его местонахождения.

Помню, мы сидели в это время в Жуковском. Я как раз получил ордер на квартиру. Мы приготовили праздничный стол, чтобы обмыть это дело. И вдруг нам сообщили об Алике. Все застыли. Три часа мы только молча курили. Никто не притронулся ни к напиткам, ни к пище, ожидая известий из Владимировки. Сначала нам сообщили, что авария произошла на высоте 1000 метров, скорость предельная — 1100 км/час, фактически на границе дозвукового режима, мах — 0,85. И вот на этом махе надо было испытать самолёт на предельную перегрузку.

Прошло два с половиной часа. Пилота по-прежнему найти не могли. Зона была не дальней — удаление от аэродрома составляло около 50 км. За это время всё уже можно было обшарить. Но мы всё-таки продолжали надеяться на чудо. Федотов громко сказал:

— Не верю! Алик должен остаться жив! Кто угодно может погибнуть, но Алик должен остаться жив. Он сумеет выпрыгнуть из этой ситуации. Наверняка прыгнул!

И он оказался пророчески прав. Фастовец всё-таки катапультировался между двумя взрывами. И тот день у нас выдался по-настоящему счастливым. Мы обмывали не только мою квартиру, но и чудесное спасение нашего товарища. Выпили мы тогда очень хорошо, а потом Федотов скомандовал:

— Так, а теперь поехали смотреть Валеркину квартиру.

Смотреть квартиру поехали Боря Орлов, наш штурман Михаил Александрович Проценко, Пётр Максимович Остапенко, начальник штаба Василий Иванович Горшков, аэродинамик Влад Гараев, ведущий инженер Игорь Власов, Александр Васильевич и я. Взяли с собой ещё водки, коньяка, шампанского. Было уже одиннадцать вечера. Темно. Ехали на двух «Волгах» — Остапенко и Федотова — так, что даже большой любитель быстрой езды Пётр Максимович приговаривал:

— Валер! Очень плохая дорога. Очень плохая дорога.

Дома тогда строили абсолютно стандартными. И всё же мы нашли нужный дом, подъехали. Вошли в подъезд, поднялись на нужный этаж, открыли квартиру. Заходим. Лампочек нет. Но Федотов был мастером на все руки:

— Лампочку мы сделаем. Михаил Александрович, давай в коридор и выкручивай лампочку. Не будем же мы отмечать в темноте.

Наладили свет. Следующим встал вопрос: из чего пить? Федотов и здесь проявил свои организаторские способности. Он открутил пару плафонов из коридора и кухни. Мы их вымыли, и получились бокалы. Из этих «бокалов» мы и попивали шампанское, коньяк и водку. После этого, выражая свою радость и хорошее настроение, гости стали писать мне на стенах различные пожелания. У нашего аэродинамика (он хорошо рисовал) всегда с собой были фломастеры. И вот ими-то прямо на обоях все пожелали мне хорошей жизни в новой квартире. Причём с юмором и без особого стеснения в выражениях. В общем, отпраздновали и в два часа ночи разъехались.

Мы взяли такси и уехали с Игорем и Владом в Москву. Приехал домой поздно. Но я объяснил Оле, в чём дело, и она всё поняла. А назавтра, по возвращении в Жуковский, выяснилась забавная штука. Я и до этого с тревогой думал о том, что мы уехали из квартиры, ничего не убрав за собой, оставив там пустые бутылки и расписанные фломастерами стены. И решил, что надо хотя бы немного привести квартиру в порядок. И тут ко мне подошёл один парень, с которым мы вместе получали ордера, и говорит:

— Ты знаешь, Валера… Господи, что за народ! Кошмар какой-то. Понимаешь, получил квартиру, привёл в порядок. Всю её вымыл, А эти строители что-то, видно, обмывали и устроили в моей квартире настоящий шабаш. Написали на стенах всякую ерунду, Разрисовали, плафоны повыворачивали. Ходил в ЖЭК. Никакой управы не найти. Шампанское, коньяк…

— Да брось ты! Будут тебе строители пить шампанское и

коньяк, — говорю я ему.

— Да хрен их знает, кто они такие? Может, начальники — под рукой хаты не было, а они с девушками развлекались? Представляешь, все обои угробили.

— Ну, а чего там написали-то? — спрашиваю я. — Ругательства или матом?

— Да нет, выражения крепкие, но все цензурные с юмором.

— А чего там написано?

Он мне пересказал несколько фраз, прочитанных им на обоях. Тут я немного прижал уши и думаю: вот это да! Взял ключи и рванул к дому. Приезжаю, захожу в свою квартиру. Смотрю — всё чисто, культурненько и хорошо. Никаких проблем. Думаю: что ж такое? Помню, как мы отворачивали плафоны, пили из них, как расписывали стены. И тут до меня наконец дошли слова соседа. Неужели я перепутал квартиры и забрался ночью в чужую? Так и оказалось. Дом стоял на уклоне небольшой горы, из-за чего первый этаж с каждым подъездом становился всё выше и выше. А ниже находился, как говорят иностранцы, граунд, или земляной этаж, где, как правило, размещалась прачечная и подсобки. В нашем доме там располагался магазин. Словом, первый этаж, который действительно был первым со стороны возвышенности, постепенно, идя к другой стороне дома, превращался во второй. Когда мы приехали сюда около полуночи, я хорошо помнил, что моя квартира находится на третьем этаже. Мы добросовестно отсчитали: первый, второй, третий — и открыли дверь. И как в кинофильме «С лёгким паром», отметили моё новоселье в чужой квартире на втором этаже вместо третьего. Сами понимаете, своему соседу я ничего не сказал. Но с участниками «вечери» поделился своими впечатлениями о нашем конфузе. Первое, что мы сделали с Олей, въехав в новую квартиру, — заменили замок, чтобы избежать подобного рода приключений.

Но вернёмся к достижениям Алика. Когда он только пришёл на фирму, ему сразу же доверили испытания прототипа управляемого оружия Х-23. В этом деле он добился просто выдающихся результатов. Шутили, что Фастовец может попасть даже в бочку. Его удивительные навыки сразу же обросли заслуженной славой, и Алик стал пользоваться большим авторитетом у военных лётчиков, особенно во Владимировке. Настоящего профессионала в ГНИКИ ценили всегда, уважение можно было заслужить только настоящим лётным мастерством. Алик доказывал его своим ежедневным трудом.

Следующей его победой стала программа самолёта-разведчика МиГ-25РБ. Впервые эта тема проходила под знаком

атакующего бомбардировщика, специально готовившегося под ближневосточный кризис. МиГ-25РБ — пока единственный в мире самолёт, способный нести боевые заряды на сверхзвуке, с большой высоты и со скоростью порядка 3000 км/час поражать цели на земле. Ни до, ни после опыт этой машины не был превзойдён. Первым лётчиком в мире, осуществившим подобное, стал Алик Фастовец.

Затем Алик поднимал МиГ-23МЛ — лёгкий вариант «двадцать третьей» машины. Я считаю её самой удачной среди истребителей ближнего боя из семейства МиГ-23. Добавлю, что второй удачей нашего КБ в области разработок самолётов с изменяемой геометрией крыла стал МиГ-27. А из машин других фирм — Су-17М и Су-24. Так вот, Алик как раз и поднимал первым МиГ-23МЛ. В дальнейшем его ожидала интереснейшая работа по морской тематике. Когда об отечественной палубной авиации заговорили всерьёз, то первым нашим ведущим лётчиком в этой области стал Алик Фастовец, а дублёром у него был я. Как и в ряде других программ — «Спираль», «Море», — мы шли с ним в одной упряжке. И Фастовец опять стал первым лётчиком в нашей стране и в мире, выполнившим взлёт на МиГ-29 с корабельного трамплина без всякой пороховой катапульты, которой пользуются западные «морские волки». Впоследствии к этому режиму мы стали относиться вполне обыденно. Но тогда такой полёт был осуществлён впервые, и Алик прекрасно справился со своей задачей.

Затем инженеры увеличили угол трамплина, он стал более крутым. Федотов принял решение о том, что морскую тематику буду возглавлять я, и Алик ушёл с этой темы. Это ни в коей мере не было выражением недоверия к Алику. Просто, как я уже говорил, постепенно давал о себе знать возраст, начинали просыпаться полученные когда-то травмы. У Гаврилыча, как мы называли Алика (на фирме нас с ним вообще называли братьями Шебанковыми, по фельетону из «Крокодила»), по медицинским показателям стали увеличиваться перерывы в работе. Теперь ему требовалась более длительная реабилитация. К каждой комиссии ему надо было готовиться уже по полтора-два месяца, основательно заниматься своим здоровьем. И Федотов «переключил рычаги» на меня.

Но мы с Аликом всегда оставались друзьями. Не проходило недели, чтобы кто-то из нас не побывал друг у друга в гостях — будь то Москва, Жуковский или Владимировка. Мы видели, что здоровье моего друга продолжало ухудшаться. Когда погиб Федотов Алик подошёл ко мне и сказал:

— Мин херц, видишь, как?! Шефа потеряли. У меня здоровье

шалит. Видимо, придётся тебе взвалить всё на свои плечи.

Я знал, насколько тяжело дались ему эти слова и попросил:

— Гаврилыч! Всё что хочешь делай. Если только у тебя есть желание летать, если только тебе будет позволять здоровье, то хоть с трёхмесячными, хоть с четырёхмесячными перерывами… Я добьюсь от врачей, чтобы они смотрели сквозь пальцы на твои болячки. Но если только не будет криминала…

Мы дали Алику возможность отдохнуть и подготовиться в межсезонье. В такой же ситуации находился и Боря Орлов. Я попросил их собраться вместе и начал разговор:

— Ребята, вы нужны не просто мне. Вы нужны фирме. Потому что потеря Федотова — потеря очень большая. С учётом того, что и Остапенко ушёл по здоровью, оголять фирму просто нельзя. Равноценной замены нет и в ближайшем будущем не будет. Конечно, свято место пусто не бывает. Но поверьте, если, допустим, в баскетбольной команде какая-нибудь «звезда» перейдёт в другой клуб, то это сразу же скажется на результатах всего коллектива. Конечно, если уйдёт не просто игрок-статист, а, подчёркиваю, «звезда». А «звёзд» даже в сильных клубах бывает одна-две, не больше.

А дело обстояло именно так. С гибелью Александра Васильевича мы потеряли своего подлинного лидера. А когда ушёл ещё и Остапенко, мы лишились сразу двух «звёзд» первой величины. Фирма была обескровлена. И если представить, что нас оставили бы ещё Боря Орлов и Алик Фастовец, то для коллектива, состоящего всего из 6-7 человек, это могло стать настоящей катастрофой. И катастрофой для всего КБ. Этого мы допустить не могли. Надо было довести молодое пополнение лётного состава до кондиции. Именно поэтому я и обратился к Боре и Алику с просьбой не покидать фирму до тех пор, пока не подрастёт достойная смена.

Мы поняли друг друга. Алик пообещал, что, безусловно, будет летать, лишь бы здоровье не подвело. С врачами мы договорились. Они подсказали ограничения, которые мы должны были обойти. Я побеседовал, как вы помните, в Управлении лётной службы с Вадимом Петровым, хорошо знавшим Алика, и там нам пошли навстречу. Гаврилыч продолжал летать.

Последней его эпохальной работой стал совместный со мною поиск причин аварии спарки МиГ-29. Лётчики из Горького катапультировались вскоре после взлёта, когда самолёт получил сильную раскачку, хотя видимых причин раскачивания не было. При этом они здорово побились. Мы долго летали с Аликом и на боевой машине, и на спарке, гоняли самолёты на знакопеременных перегрузках при минимальных запасах

устойчивости в продольном канале. Долго спорили с военными лётчиками. Я специально летал в Липецке на высоте 250 метров при скорости 1100 км/час с перегрузками от -3 до +10 единиц. По записям приборов и визуально специалисты видели, что самолёт невозможно ввести в режим вынужденных колебаний. Никакой его раскачки мы добиться не смогли. Большинство полётов мы делали на спарке, ибо именно на ней произошла авария. Я стал размышлять вслух после очередной попытки ввести самолёт в раскачку:

— Алик, то, что у них был выключен демпфер, — это ясно. Моделировали — не получается. Когда мы делали с тобой вынужденные колебания при одновременном двойном управлении, то что-то «ловили». Но всё равно полновесной раскачки не выходит. Знаешь, что мне пришло в голову? Ребята летели на перегон. Летели не в скафандрах, а в цивильных брюках и тапочках, за что получили после катапультирования нагоняй. Ты прекрасно знаешь, что военные лётчики никогда так жёстко не пристёгиваются ремнями, как мы. А здесь, летя в Москву, они наверняка были в расслабленном состоянии. А теперь представь, что они вышли на режим, где возможно получить хотя бы одно колебание самолёта при отключённой системе автоматического управления. Что могло случиться? Оба лётчика были отвязаны и вполне могли попасть в режим раскачки. Ты помнишь, на шлеме одного из них была вмятина от удара о ручку управления? Значит, колебания были такой амплитуды, что он головой умудрился достать до ручки. Может быть, причина раскачки кроется где-то здесь?

Я имел в виду, что даже если система устойчива при минимальном запасе возбудителем колебаний мог случайно стать кто-то из лётчиков.

Алик выслушал мой монолог как всегда молча и сразу меня понял. Мы стали проверять мою теорию по следующей программе. Сначала отвязывался один из нас, потом другой. Затем мы пошли на более опасный эксперимент — отвязались оба и прикинули заранее, когда надо вообще бросить управление самолётом. И нам повезло. Мы попали в тот самый режим раскачки, который и привёл к катапультированию военных лётчиков. Мы сумели «поймать» неуловимый ранее режим. Как я и предполагал, лётчики не были привязаны как полагается к креслам. Когда же отключена САУ и возбуждён контур, то непривязанного пилота бросает вперёд так, что он точно попадает лбом на ручку управления.

Как только мы попали в этот режим, то сразу же бросили управление: положили руки на борта. Левая рука при этом была

готова мгновенно поставить ремни на стопор. Но надо учесть, что мы теперь уже знали, чем это закончится. Полёты были очень интенсивными. И за каждый мы по 18 раз выходили на схожие режимы, по 3-4 раза с интервалом в 0,5 секунды с перегрузками от — 3-4 до +11 единиц. Такова была амплитуда этой вынужденной раскачки. Таким образом мы её добывали. Сами по себе режимы были интересными, но слишком насыщенными по перегрузкам и опасными по выполнению.

Затем я рассказал Алику, что готовится к вылету спутниковая машина — МиГ-31Д, которая несла мощную ракету и обладала возможностью сбивать ИСЗ, находящиеся на околоземной орбите. Программа была похожа на американскую программу «АСАТ», но наш комплекс был мощнее и мог стать очень важным звеном в системе противоракетной обороны страны. Работа проходила под грифом чрезвычайной секретности. Алик снова первым поднял в небо эту машину и провёл цикл испытаний.

Когда один из молодых лётчиков стал претендовать на проведение этих испытаний, я осадил его пыл, сказав, что это пока не его уровень. Ни его лётная подготовка, ни профессиональное мастерство как лётчика-испытателя не могут идти ни в какое сравнение с опытом и навыками Фастовца. Такую ответственную работу можно доверить только лётчикам типа Гаврилыча. Чтобы разрешить Алику выполнение этой задачи, я вышел на руководство КБ. Ему специально сделали строевую рукоятку во второй кабине, где сидел оператор, для того чтобы формально соблюсти правила для самолёта с двойным управлением: Алику теперь разрешали летать только на таких машинах. Вадим Иванович Петров пошёл на это, понимая всю серьёзность положения и зная реальную картину физического состояния Фастовца (оно было достаточно неплохим). Больших перегрузок в этих полётах не предвиделось, требовалась ювелирная чистота выполнения режимов, на которую был способен наш Гаврилыч. Немаловажным был и тот опыт, которым обладал Алик, и его психологическая готовность к тем нюансам первых полётов, что была в крови у профессионалов. Я был на тысячу процентов уверен, что он блестяще справится с этой задачей. Машина была в единственном экземпляре, но и руководство, и я знали, что мы её не потеряем.

Это была лебединая песня Алика. После проведения части программы лётных испытаний МиГ-31Д ему снова надо было проходить медкомиссию. Мы долго говорили с ним перед этим «за жизнь», и он решился наконец сказать мне:

— Ты знаешь, мин херц, мне уже самому порядком надоели комиссии, к которым надо готовиться по 2–3 месяца. Надо

уходить.

Разговор получился тяжёлым. Мы выпили пару бутылок коньяка, искурили по пачке сигарет. Но он был непреклонен:

— Раз решил, значит решил! Чему быть, того не миновать.

Остановились на том, что он остаётся моим заместителем — естественно, в лётной группе и будет помогать мне в работе…

Через год Алик поехал в командировку в Саки и там, неожиданно для многих, скоропостижно умер. Так мы потеряли своего молчуна, самого скромного лётчика, которого когда-либо знали, удивительно талантливую и сильную человеческими качествами личность, великолепного испытателя авиационной техники. На его долю выпало немало громких побед, и в какие бы сложные переделки он ни попадал, всегда выходил из них с достоинством и честью. Нашему последующему коллективу долго потом не хватало такого друга и товарища, как Алик. Он редко говорил, но иногда выдавал такую фразу, что убивал наповал. Если он шутил, то это был настоящий юмор — искромётный и живой.

Помню, как мы ехали в году 72-м с аэродрома в новом «Запорожце» Аркадия Слободского, впоследствии заместителя главного конструктора самолёта МиГ-29. Это сейчас много машин различных марок и автомобиль считается предметом первой необходимости. А тогда он был настоящей роскошью. Чтобы достать машину, люди по десять-пятнадцать лет стояли в очередях. К тому времени у нас у каждого были свои «Жигули». Но мы прилетели из Владимировки, и Аркадий любезно предложил подвезти нас на заграничном ныне «Запорожце».

И вот мы едем, расхваливаем его новую машину. Начал я:

— Да, Аркадий, машина действительно классная. Она — вездеход, особенно когда везёт четырёх человек.

— Как это? — спрашивает Слободской.

— Ну как. Из любой грязи, в какую бы ты не залез, всегда можно вылезти. Если двигатель не вытягивает, то пассажиры выходят, поднимают твой «Запорожец» и переносят его на любое место.

Все засмеялись. Аркадий немного надулся, но потом тоже заулыбался. Мы въехали на Калининский проспект, проезжая часть которого была ограждена невысокими железными перилами. Стали под светофором, а возле перехода на перилах сидят молодые девушки. Гаврилыч закурил и говорит вдруг:

— Да, Аркадий, машина у тебя классная. Можно спокойно заглядывать под юбки.

Мы долго смеялись. И ведь вправду, непритязательная фраза говорила сразу о многом. И о низкой посадке машины, и о

тогдашней моде на мини-юбки.

Помню, как сильно переживал Алик, когда он не смог из-за «показухи», в которой они участвовали с Борей Орловым во Владимировке, приехать на похороны Миши Комарова. Теперь же их души снова встретились, но уже на Небесах.

6. ВИКТОР РЫНДИН

Галерею портретов лётчиков-испытателей мне бы хотелось продолжить рассказом о Викторе Рындине. Он пришёл к нам года через полтора-два после моего выпуска. Виктор выделялся среди нас явно не московским выговором — он был из казаков, кстати, родом из той же станицы Прохладной, что и Пётр Максимович Остапенко. Летал он здорово, у него была очень приличная лётная подготовка. Но полностью раскрыться его таланту мешало то, что он нарушал спортивный режим, немного при этом перебарщивая. Виктор был человеком честным, прямым, очень преданным другом. С ним было интересно летать, потому что, будучи опытным инструктором, он всё время держался за управление. Так ведут себя обычно инструкторы, которые мало доверяют своим ученикам. У Вити этот навык остался, и мы иногда смеялись с Борей Орловым: когда летишь с Витей, можешь поднять руки и ни о чём не беспокоиться. Полёт выполняет Витя. При этом он все твои действия комментирует и указывает на все твои «ошибки».

Правда, такое вмешательство бывает порой чревато определёнными сложностями. Помню, мы как-то летали с ним на сопровождение Федотова на спарке МиГ-21. После того как Федотов совершил посадку, я пролетал на бреющем полёте над полосой. И вдруг чувствую — движения ручки стали скованными и очень жёсткими. Я понял, что её держит Витя. Я ему приказал немедленно отпустить ручку. А он мне в ответ:

— Валера! Тры мэтра! Тры мэтра! Мы идём на трох мэтрах!

— Витя, отпусти ручку ради Христа!

— Так ведь тры мэтра же!

Такое его постоянное участие в полёте и комментарии к нему часто умиляли.

В памятном полёте со мной на МиГ-31 Витя тоже летел во второй кабине и проявил полную выдержку И я отдаю должное его мужеству и чувству товарищества. Виктор, абсолютно не вмешиваясь на этот раз в управление и ничего не комментируя — а в задней кабине ему приходилось действительно тяжело, потому что он практически ничего не видел, — отказался покинуть самолёт.

С одной стороны, для меня это было обременительно, потому что одному мне было лететь проще, но с другой стороны, то, что он остался вместе со мной, придало мне больше уверенности в себе и ответственности за него и машину. Такой поступок был жестом абсолютного доверия ко мне со стороны Виктора, причём

доверия в такой ситуации, когда вопрос стоял остро: жизнь или смерть, и в которой до нас никто не был. Шансов «улететь на небо» у нас было гораздо больше, чем посмотреть на него после полёта с земли.

Потом ребята его часто спрашивали:

— Вить, скажи, что ты чувствовал, когда совершалась такая посадка и жизнь от смерти отделял только миг?

Витя с присущим ему юмором отвечал:

— Я почувствовал резкий запах цветов на могильном бугорке.

По этому поводу мы, конечно, не могли не выпить и вместе с Александром Васильевичем Федотовым пошли в ресторан. Виктор пил очень мало и был практически трезвым как стёклышко. И в последующие дни он почти не принимал спиртного. Я даже подошёл к нему и спросил, не случилось ли чего. Мы-то думали, что после этого случая он вообще «выпадет в осадок». И только дней через пять он позволил себе расслабиться, и неплохо.

Я очень доволен, что в семейной жизни у Виктора сложилось всё хорошо. У него есть дочь Света, сейчас она уже взрослая, подарила ему внука. Так что Виктор — счастливый отец и дед. Он получил звание заслуженного лётчика-испытателя СССР. Я хочу ему пожелать прежде всего здоровья и семейного счастья. А ещё чтобы ему продолжало сопутствовать необыкновенное везение в играх, в которых ему не было равных, — нардах, покере. И ещё раз хочу выразить благодарность Виктору за тот полёт. Думаю, что он закончился благополучно во многом благодаря выдержке Виктора и той уверенности, которую он мне придал, отказавшись катапультироваться.

7. ТОКТАР АУБАКИРОВ

Не могу не рассказать и ещё об одном лётчике-испытателе — Токтаре Аубакирове. Он пришёл на фирму после Вити Рындина. В Школе лётчиков-испытателей дружил с Юрой Усиковым и Славой Белоусовым, и все их называли «три мушкетёра». Они были рослые, крепкие, с волосами ниже плеч. Таким образом они выражали свой протест против прошлой армейской жизни. Конечно, тогда длинные волосы были в моде, но чтобы с такими причёсками ходили лётчики-испытатели! Это надо было видеть.

Когда Токтар попал к нам на фирму, Федотову такая вольность в причёске, естественно, не понравилась, да и нам это было удивительно. И пришлось ему сделать нормальную стрижку. Его примеру последовал и Слава Белоусов. И только Юра Усиков — именно тот лётчик, который обнаружил течь на моём МиГ-29, — ещё долго ходил с длинной гривой. Мы называли его Арамисом. Потом, конечно, и он подстригся.

Токтар Аубакиров — казах. Он был достаточно крупным, высоким для авиации — рост под метр восемьдесят. Широкоплечий. Фигура мощная. По характеру Токтар был человеком сложным — здесь, наверное, сказывалось его восточное происхождение. Но надо отдать ему должное: когда мы остались без Александра Васильевича, а потом ушли ветераны и я сделал его своим заместителем, официально введя эту должность, он заметно изменился — стал более мягким, чутким по отношению к своим товарищам, особенно к младшим. Он всегда стремился им помочь и делал всё возможное для коллектива. И мне было приятно смотреть на это преображение. Возможно, ему приходилось с собой бороться, но тогда он тем более заслуживает глубокого уважения за то, что смог перебороть собственное «я».

После того как погиб Александр Васильевич, я вынужден был, к сожалению, уйти из морской тематики, потому что она отнимала много времени. А мне как шеф-пилоту пришлось заниматься очень большим кругом вопросов. Моим дублёром по морской тематике был Анатолий К., но старшим я поставил Токтара Аубакирова. Естественно, мои отношения с А.К. резко осложнились, потому что он, конечно, видел во главе этой темы себя. Но я понимал, что профессиональный уровень Токтара, его потенциальные возможности на тот период значительно превосходили мастерство Анатолия, поэтому бразды правления морской тематикой я не колеблясь передал именно Аубакирову, несмотря на то что по этой тематике он летал мало. Но этот пробел он быстро ликвидировал за счёт интенсивных полётов.

Мы организовали морскую бригаду, в которую входили Токтар Аубакиров, Анатолий К., Роман Таскаев и я, и наша четвёрка реализовывала целую морскую программу фирмы, которую я утвердил у Белякова. Конкретно ею занимались и Михаил Романович Вальденберг, и Валера Новиков, замглавного по лётным испытаниям. Суть этой программы заключалась в приобретении опыта полётов над морем, потому что с точки зрения психологии, ориентировки в пространстве это совершенно иные полёты. Они имеют свою специфику, в частности, трудности с определением расстояния до поверхности.

Уже с началом осуществления этой программы мы приобрели очень большой опыт, стали богаче и в информативном плане. В значительной степени изменилось наше первоначальное мнение о морской машине. Эти полёты давали нам возможность лучше понять тех строевых лётчиков, которые летали над морем на наших самолётах. И здесь мы тоже приобрели неоценимый опыт.

Работая вместе с Токтаром над морской тематикой, мы поняли многие тонкости подготовки морских лётчиков. Этому помогло и то, что мы много летали над морем на МиГ-21, МиГ-23, МиГ-29 — как на спарках, так и на боевых машинах. Для нас, повторюсь, это был богатейший опыт, хотя его, конечно, нельзя было сравнить с опытом других морских лётчиков — в частности американских, английских, французских… У них в этой области было явное преимущество. Но в чём-то нам было проще: мы шли по уже проторённой дороге, многое могли почерпнуть из их отчётов, что с успехом и делали.

Вопрос, должен ли самолёт летать над морем на одном или двух двигателях, отпал сам собой. Как-то раз мы с Токтаром улетели от берега на расстояние 150–180 км. Стояла ранняя весна, под нами было холодное бушующее море. Когда я смотрел вниз, мне становилось не по себе. Неприятно было думать, что в случае какой-нибудь неисправности и необходимости покинуть самолёт шансов на спасение в такой воде практически нет никаких. Температура воды в это время года не превышает 13 градусов, человек в ней может пробыть не более пяти минут, после чего наступает переохлаждение. Именно тогда я понял, что вопрос двух двигателей для «морского» самолёта — один из первостепенных. Конечно, по всем отчётам и статистическим данным о потерянных самолётах это и так было видно. Но когда ты сам летишь над холодной бурлящей стихией, как-то острее понимаешь проблему. Кстати, по статистике, страны НАТО потеряли более 60 самолётов именно из-за отказа двигателя, связанного с попаданием в него посторонних предметов. Чаще всего это чайки в прибрежной полосе, потому что самолёт иногда

вынужден летать на малых высотах, скопление птиц там очень большое, и от столкновения с ними не застрахован никто. Для транспортных самолётов и самолётов бомбардировочной авиации, имеющих более двух силовых установок, которые тоже летают в этих приземных слоях, столкновение с птицами менее опасно.

Тогда же мне стало понятно, какой должна быть экипировка морского лётчика (сокращённо морской костюм называется ВМСК). Поскольку в обычной «водоплавающей» амуниции летать очень тяжело, то, естественно, она должна быть очень удобной, лёгкой и комфортной.

Меняется и психология морского лётчика. Помню один ночной полёт над морем. Чёрное небо, чёрное море — как говорится, как у черта в желудке. Лётчики, пилотируя в пространственном положении, совершали этот пилотаж на больших радиусах. Как трансформируется поведение лётчика в таких условиях, особенно наглядно было видно, когда я заставлял их пускаться вниз. Например, на высоте в тысячу метров они выполняли глубокий вираж с предельной перегрузкой и на предельных углах, ручка управления при этом держалась довольно жёстко. Как только они спускались на высоту менее 600 метров, крен выполнялся с углом в 60 градусов, не более. Когда я заставлял их опускаться ещё ниже, до 100 м, они с большим трудом делали крен около 45 градусов, при этом ручку они держали очень крепко, практически неподвижно.

Почему это происходит? Тут срабатывают два фактора. Во-первых, лётчик вслепую летит очень аккуратно, особенно когда рядом земля (или вода), об которую можно больно удариться. Когда ты летишь в полной темноте, это равносильно полёту при сильной облачности, переходящей в туман у самой земли. Если вы когда-нибудь попадали в сильный туман, при котором на расстоянии десяти метров уже ничего не видно, вы меня поймёте. В такую погоду все пешеходы идут очень осторожно, практически на ощупь, а уж улицу рискуют переходить только по подземным переходам. А умные водители в такой туман спешат остановиться у тротуара. Во-вторых, вернёмся к авиации, при катапультировании над морем в такую погоду шансов на спасение практически нет никаких. Даже если тебя сумеют обнаружить, подобрать человека при отсутствии видимости — задача невыполнимая. При катапультировании над землёй шансов на выживание значительно больше.

Так что личный опыт помогал убедиться в определённой психологической устойчивости лётчиков морской авиации.

Как-то ночью мы выполняли высший пилотаж над морем.

Была переменная облачность, луна то выглядывала из-за облаков, то опять в них пряталась. Так вот, когда на короткое время луна освещала пространство, пилотаж становился более темповым и уверенным, в полной же темноте лётчики делали фигуры более «размазанно».

Тимур Апакидзе, командир полка, от которого мы проводили испытания, дал нам много интересной информации и сделал всё возможное, чтобы обеспечить выполнение нашей программы. Нам было интересно общаться с этими ребятами, представлявшими новое поколение морских лётчиков-истребителей. Раньше морские лётчики в основном были связаны с тяжёлой авиацией дальнего действия. И это обновление морской авиации истребителями не могло нас не радовать.

Они проводили очень интересную многостороннюю подготовку: занимались рукопашным боем, выходили «стенка на стенку», эскадрилья на эскадрилью. Я спрашивал у Тимура, зачем они постоянно устраняют драки между эскадрильями, между звеньями. Он почти на полном серьёзе мне отвечал:

— Валерий Евгеньевич, когда начнётся война, то первыми в соприкосновение с противником войдут пограничники и лётчики. И возможно, что это соприкосновение произойдёт не только в воздухе, но и на земле. Мы должны быть готовыми ко всему.

Может быть, его слова звучали несколько наивно, но Апакидзе был прав в том, что авиационные специалисты тоже должны проходить армейскую подготовку. И я зауважал Тимура за такое отношение к службе. Эта подготовка не была прописана ни в каких уставах, наставлениях, методиках. Это была исключительно его инициатива, и подчинённые его поддержали, даже несмотря на то что получали синяки, шишки, травмы. Я познакомил Апакидзе с методикой переносимости перегрузок и сказал, что для повышения физической выносливости необходимо качать пресс, мускулатуру и заниматься атлетической гимнастикой. Тимур внимательно меня выслушал, пропустил информацию через себя и тут же в обязательном порядке ввёл эти физические упражнения. Было приятно, что человек так быстро воспринимает всё новое и понимает необходимость введения этого нового.

Надо сказать, что и погорел-то он из-за своей принципиальности, слишком жёстко подойдя к эксплуатации МиГ-29 и Су-27 и написав большое количество замечаний, связанных с их как технической, так и лётной эксплуатацией. Многие его замечания оказались связаны с теми требованиями, которые предъявлялись к морскому истребителю, и мы к ним отнеслись очень серьёзно. Оценки его были действительно

жёсткими, особенно в отношении Су-27. Руководство флота было в хороших личных отношениях с Михаилом Петровичем Симоновым и поэтому болезненно восприняло критику в адрес этого самолёта. Тимура Апакидзе с занимаемой должности сняли и поставили инспектором. Формальной причиной понижения его в должности послужила произошедшая в полку авария самолёта, но истинным поводом стал его рапорт, который дошёл до вышестоящих инстанций. И этого ему не простили.

Тимур пользовался большим уважением и высочайшим авторитетом у своих подчинённых. И в происшедшем с ним был явно виден почерк Михаила Петровича — он всегда карал тех, кто критически высказывался о его машине. Так было в Липецке при проведении воздушных боёв между МиГ-29 и Су-27, о чём я ещё расскажу. Кстати, Апакидзе тоже хотел провести такой бой, но думаю, что в таком случае ему пришлось бы вообще распрощаться с погонами.

В этом человеке был редкий командирский стержень. Не сомневаюсь, что при бережном отношении к такой личности из него вырос бы командир высочайшего уровня, а подготовка его подчинённых была бы максимально приближена к боевой обстановке и отвечала бы современным требованиям.

Когда мы лучше вникли во все дела, нам стали понятнее многие недостатки нашей морской тематики и пути её совершенствования. В этот период Токтар проявил себя с самой лучшей стороны. Он быстро впитал в себя всю информацию по этой тематике и в дальнейшем сделал эту программу, можно сказать, программой своей жизни. Он провёл много времени в Саках, в Николаеве, активно участвовал в разработках и авианосной части корабля, и всех аспектов авианесущего крейсера. Когда пришло время садиться на корабль, то первым на него сел Виктор Пугачёв на Су-27К, а следом за ним через 40 минут на МиГ-29К выполнил посадку Токтар Аубакиров. И мы этим очень гордились. Но никто не вспоминает другой факт — ровно через час после своей посадки Токтар взлетел с авианосца, и он был первым, кто совершил и взлёт с авианосца, и посадку на него. Су-27 пробыл на корабле около трёх суток, прежде чем смог взлететь. Отдавая Токтару эту тематику, мы были абсолютно уверены в том, что она попала в надёжные руки. И мы не ошиблись.

У Токтара появилась перспектива слетать в космос. Он рассказал мне, что встречался с президентом Казахстана Нурсултаном Назарбаевым, и тот беседовал с ним о такой возможности. Все окружающие пытались убедить его в том, что это станет яркой вехой в его карьере. Но я трезво оценивал

ситуацию. Он был казахом, и если бы полетел в космос, безусловно, стал бы национальным героем — как первый космонавт-казах. Но повседневная лётная работа на нашей фирме отошла бы для него на второй план. Мне, конечно, жаль было терять такого зама, тем более к тому времени с лётной работы уже ушли Б. Орлов и А. Фастовец, а Романа Таскаева я ещё не подвёл к нужному уровню. Перспектива у меня была не самая радужная. С уходом Аубакирова я терял свой главный резерв, а поскольку годовой налёт падал из-за снижения фронта работ, значит, надо было форсировать подготовку молодых лётчиков. А от такого форсирования всегда нужно ждать неприятностей. Тем не менее я не стал чинить Токтару препятствия, наоборот, использовал все свои возможности, чтобы ему помочь. Думаю, у меня это неплохо получилось. Я сказал Токтару, что полностью его поддерживаю, договорился с Управлением лётной службы, чтобы они не возражали против желания Токтара, и заручился их поддержкой.

Теперь нужно было встретиться с Назарбаевым и определить порядок действий. Всего у меня с ним было две встречи, и общение с Нурсултаном Абишевичем оставило самое благоприятное впечатление. Он поразил меня своей деловитостью, чётким пониманием вопроса, который мы обсуждали, и готовностью к реальным конкретным действиям. На первой же встрече (кажется, это было на каком-то фуршете, куда меня специально пригласили для беседы с ним) после недолгого общения он вник в суть этой проблемы и прямо спросил:

— Каким должен быть порядок действий?

Тут к нашему разговору подключился один из влиятельных людей и начал убеждать нас, что для включения Токтара Аубакирова в отряд космонавтов нужно проводить большую работу с Центром подготовки космонавтов, как-то их ублажать. Его поддержал генеральный конструктор НПО «Энергия» Семёнов. Назарбаев вроде бы с ними согласился, но когда мы с ним остались наедине, поинтересовался, что я думаю по этому поводу. Я ему ответил, что программу подготовки казахского лётчика в ЦПК действительно будут тормозить. И не потому, что недовольны тем, что полетит именно казах, а потому, что вносить какие-то коррективы в программу им не хочется. К тому же она Уже расписана на два-три года вперёд. С одной стороны, это правильно, каждый должен знать свою перспективу. С другой стороны, подготовка космонавтов — процесс очень громоздкий и, по-моему, явно растянутый. Отсюда вывод: Токтар для них — ненужная нагрузка и они будут стараться всеми силами гонять его «по кругу». Всё логично: они решают свою задачу, а мы

должны решать свою. И если мы пойдём по их пути, это будет путь тупиковый. Армия это такой механизм, который понимает только приказы.

Нурсултан Абишевич высказался очень твёрдо: запуски ракет производятся на казахской земле, и долг всех, кто живёт в Союзе, пойти навстречу казахскому народу и дать возможность слетать в космос казахскому лётчику. И тогда я ему сказал: этот вопрос могут решить два человека — президент Михаил Горбачёв и министр обороны Дмитрий Язов. Но выходить сначала надо на Язова: если он решит вопрос положительно, можно праздновать победу. Нурсултан Абишевич со мной согласился и буквально на следующий день позвонил Язову и решил с ним этот вопрос. Тот дал указание своим подчинённым, и дело закрутилось.

В Космическом агентстве собрали комиссию, на которой я представлял Токтара Аубакирова. На комиссии вместе со мной был и Вадим Иванович Петров. Но по тону, в котором проходило обсуждение, я понял: необходимо ещё раз встречаться с Назарбаевым. Как я и предполагал, члены комиссии стали говорить о том, что есть график, всё давно спланировано, подготовка космонавта к полёту — очень трудоёмкая работа, требует большого цикла, короче, «разводили» дело по большому кругу. Мы с ними немного поспорили, но до конфликта дело не дошло, а это было главным. Правда, я понял, что, хотя веских аргументов в защиту своей позиции у них нет, они всё равно будут стоять на своём. Мы тоже остались при своём мнении, но зато теперь точно знали их позицию. Когда мы разошлись, они считали себя победителями и даже успокаивали Токтара: мол, он обязательно полетит в космос, но попозже. Мы тоже успокаивали расстроенного Токтара, и я ему сказал: теперь мы знаем, как их победить.

Когда мы вышли, Вадим Петров мне сказал:

— Я понял, всё находится в ваших руках. От того, как вы решите действовать, зависит, сколько это займёт времени.

И мне пришлось ещё раз встречаться с Назарбаевым. Я ему сказал, что вся эта ситуация требует жёсткого контроля с его стороны, в противном случае может длиться бесконечно. Нурсултан Абишевич спросил какие действия ему необходимо предпринять.

— Необходимо звонить Язову ещё раз, чтобы он дал прямое указание.

— Договорились, я так и сделаю, — ответил Назарбаев.

Он позвонил Язову, и второе указание министра обороны уже было воспринято как приказ — дело закрутилось немедленно. И уже через полгода Токтар полетел в космос. Мы были рады за

него от души, были рады за казахов, что у них появился свой лётчик-космонавт. И вдвойне приятно нам было то, что этот космонавт — лётчик-испытатель с нашей фирмы.

Токтар очень гордился тем, что он казах, с любовью говорил о своём народе. И когда порой путали его национальность, он каждый раз переживал — такая реакция характерна, наверное, для всех восточных народов.

Как-то раз он приехал на полигон в Ахтубинск. Мы спускались по лестнице с маршалом Евгением Яковлевичем Савицким, видим — навстречу нам идёт Токтар. Как и положено, он с нами поздоровался, поинтересовался здоровьем. Я представил Токтара Евгению Яковлевичу. Он отреагировал на знакомство очень живо:

— О, смотри, какой красавец! Крепкий парень! Валера, а чего он не летает на МиГ-31?

Мы только начинали освоение этого самолёта, и Токтар просто ещё не успел на нём вылететь.

— Этот вопрос не ко мне, а к Александру Васильевичу, — ответил я. — Наверное, придёт время, и Токтар засучив рукава тоже возьмётся за эту тематику.

— Молодец! До чего ж красив! — продолжал нахваливать его Савицкий. — Татарин?

— Нет, казах. — поправил его Токтар.

— Татарин? — переспросил его туговато слышавший на одно ухо маршал.

— Ка-за-ах!

— А-а! Татарин, — подытожил Савицкий и пошёл дальше.

Я улыбнулся и постарался успокоить огорчённого Токтара:

— Не принимай близко к сердцу. Евгений Яковлевич плоховато слышит, а ты ему говорил не на то ухо.

Токтар улыбнулся мне в ответ, давая понять, что обиды не держит. Между прочим, Савицкий его запомнил и очень часто интересовался, как у него идут дела.

Впоследствии Токтар стал и Героем Советского Союза, и заслуженным лётчиком-испытателем, и лётчиком-космонавтом, получил звание генерал-майора авиации. Так что регалий у него много, и все они заслуженные. У него счастливая семья, двое детей. И я рад за него от души. Мне приятно, что наша фирма воспитала такого прекрасного лётчика. Мы до сих пор встречаемся, поддерживаем дружеские отношения, делимся радостями и бедами. И хотя Токтар теперь гражданин Казахстана, это ничего не изменило в его отношении к нашей стране, он живо и чутко реагирует на всё происходящее в России, в нашей авиационной промышленности и, в частности, на нашей фирме.

8. РОМАН ТАСКАЕВ

Следующий лётчик, о котором я хотел бы рассказать, — Роман Таскаев. Нам на фирму нужен был лётчик, и Федотов отправил в Школу лётчиков-испытателей меня, наказав найти «хорошего парнишку». Я такие задания выполнял неоднократно, и Федотов меня каждый раз перепроверял, смотрел, как я подхожу к этому вопросу.

Я побывал в Школе, встретился с её руководством, отдельно переговорил с Сашей Фирсовым, заместителем начальника ШЛИ. (Он был лётчиком-испытателем на туполевской фирме, а затем ушёл в ЛИИ. Он был, как у нас шутили, из породы правдоискателей, но я питал к нему симпатию и уважал за прямой и честный нрав.) После этого я доложил Федотову, что есть несколько способных ребят, которые выделяются из общей массы. Среди них я назвал Таскаева и Тресвятского, но добавил, что по лётным и человеческим качествам я бы отдал предпочтение Роману. Федотов посоветовал мне как следует присмотреться к этой кандидатуре. Я стал приглядываться к Роману, собирал о нём отзывы у инструкторов. И хотя я с ним не летал, но представление о его лётных качествах получил достаточно ясное. И доложил Федотову, что кандидатура Таскаева наиболее подходящая. Федотов взял его на фирму, Роман всем понравился — он был обходительный, хороший парень.

В первые же дни на фирме его ждала серьёзная проверка. Он полетел с Федотовым на МиГ-23, и у них произошёл частичный отказ рулевого управления. Они пошли на большую приборную скорость, и на скорости примерно 1100 км/час вынуждены были катапультироваться. Катапультировались они удачно, обошлось без травм. Наверное, Роман многого и не понял в том полёте, но этот случай был для него хорошей школой: он прочувствовал необходимость быть всегда готовым к принятию мгновенных решений и выполнению нужных действий в экстремальной ситуации.

Я всё время держал Романа на примете, часто говорил Федотову, что у него большие задатки с точки зрения техники пилотирования — он очень быстро всё воспринимал. Роман работал на фирме меньше года, когда погиб Александр Васильевич. После этого я его взял под плотную опеку и старался нагружать по полной программе. Я быстро ввёл его во многие программы и форсировал подготовку своего подопечного. Роман жадно впитывал всё новое. Я стремился, чтобы он налегал на

теорию и знание материальной части не формально, а осознанно. Всё это давало положительные результаты. И когда мы стали вести серьёзную подготовку к выходу на международную арену, для этой цели я выбрал двух лётчиков — Романа Таскаева и Анатолия К.

Роман хорошо себя проявил на выставке-салоне в Фарнборо, последующее его участие в различных шоу подтвердило лётную хватку Таскаева, его способность к импровизации. Его пилотажный комплекс всегда вызывал восхищение у зрителей. Один раз, на салоне в Китае, генеральный конструктор ОКБ им. Сухого Михаил Петрович Симонов, уж на что был скуп на похвалы, и то признал, что Роман показал самый лучший пилотаж. Это было приятно слышать, и я знал, что Роман достоин и большей похвалы.

Затем я его привлёк к морской тематике, мы много вместе летали, работали, я видел, что и там он быстро осваивает самые трудные элементы, и этим он выгодно отличался от многих лётчиков. Ему достаточно было показать новый режим один-два раза, чтобы он начал его правильно выполнять. Это качество сильно помогало ему в лётной профессии.

Настало время, когда было необходимо принять решение, кто останется после меня шеф-пилотом я уходил на административную работу. И я без колебаний на этой должности оставил Романа Таскаева. У руководства были определённые сомнения, справится ли он с этой работой. Их мне высказывали и Беляков, и Вальденберг, и Белосвет. Впрочем, такие сомнения всегда возникают при смене шеф-пилота на фирме. Сначала кажется, что заменить проверенного шеф-пилота невозможно. Но, как известно, свято место пусто не бывает, и лично я был абсолютно уверен, что Роман справится с этой работой с честью. Я не ошибся. У Романа дело пошло хорошо, хотя вступление его в новую должность (это было в 1993 году) совпало, мягко говоря, с неблагоприятным периодом в жизни страны — её распадом и развалом её экономики. Поэтому ему пришлось тяжело.

Но даже в этих условиях он осуществил подъём новой машины — МиГ-АТ. Это машина совершенно нового образца, это не модернизация и не модификация прежних моделей. Во время одного полёта произошло ЧП — отвалился кусок стабилизатора, самолёт попал в плохо управляемое движение, но Роман с честью вышел из этого положения: он не только сам остался жив, но и сумел этот самолёт благополучно посадить.

Роман Таскаев внёс неоценимый вклад не только в развитие наших фирменных самолётов, но и всей отечественной авиации. За свою деятельность он получил звание Героя России, стал

заслуженным лётчиком-испытателем России. Хотя, ещё раз подчеркну, его работа шеф-пилотом совпала с трудным периодом нашей истории и он не смог реализовать весь свой потенциал на этой руководящей работе. Возможно, сыграли свою роль и его какие-то личностные качества. Но как бы там ни было, он ушёл с фирмы в ОКБ Яковлева, а жаль. Иногда во имя интересов дела надо уметь быть выше личных обид. Впрочем, время — лучший судья и всё расставит по своим местам.

9. ВАЛЕРИЙ ЗАЙЦЕВ

О наших штурманах-испытателях я уже говорил. Это в первую очередь Валера Зайцев, который погиб месте с Александром Васильевичем Федотовым. Именно в день своей гибели он просил меня отпустить его с работы, а я не отпустил. И до сих пор считаю, что косвенно вина за его гибель лежит на мне, хотя и понимаю, что это судьба. И тем не менее эта мысль меня постоянно мучает. Мы с ним были очень близкими друзьями, жили по соседству.

Валера когда-то был строевым лётчиком. Во время одной аварии сильно обгорел его товарищ, он отдал свою кожу для пересадки этому лётчику и тем самым спас его от смерти. Но, к сожалению, поверхность отданной им кожи была очень большой, и его по здоровью списали с лётной работы. Он пожертвовал для товарища не только кожей, но и своей профессией, самой главной своей мечтой. Об этом поступке мало кто знал. И сам поступок, и то, что Валера о нём не рассказывал, очень ярко его характеризует. После того как он был списан на «гражданку», его приняли на одну фирму, занимавшуюся радиоэлектроникой, а потом он пришёл к нам. На фирме он занимался радиоэлектронным оборудованием и преуспел в этом деле. Поэтому когда появилась должность штурмана-оператора, то мы его сразу взяли на прицел как одного из специалистов по радиоэлектронике, к тому же профессионального лётчика. Александр Васильевич Федотов представил нам его как лётчика-штурмана-оператора. Нам Валера сразу понравился. Он был удивительный человек. Я уже говорил, что он прекрасно готовил и в командировках был у нас за повара. Он всегда стремился помочь близким, и иногда даже казалось, что он со своей отзывчивостью и желанием всем помочь чуть перебарщивает. Он был безотказным во всём.

Иногда дело доходило до смешного. Он настолько привык сам помогать всем, что когда кто-то помогал ему, это было ему в тягость. Везём мы, например, арбузы, помидоры, рыбу из Владимировки на моей машине (у него своей машины не было). Жили мы рядом, только его дом стоял чуть дальше моего. Бедственно, я завозил сначала его, а потом уже ехал домой сам, делая небольшой крюк. Он всегда говорил:

— Тёзка, останови здесь, выгрузи меня, я дойду пешком.

— Валера, едрена мать, — обычно отвечал я, — мы проехали восемьдесят с лишним километров без проблем, а теперь двести метров я тебя не довезу.

— Мне так неудобно, я тебя прошу…

Я его подвожу до поворота, остаётся буквально двадцать метров, и он мне говорит:

— Остановись здесь, разворачивайся, а я дальше пешком.

— Да куда ты! Ты что, шесть арбузов донесёшь, что ли, один?!

А он стоит на своём:

— Мне неудобно, езжай, я их донесу…

И вот так мы стояли и спорили. Даже смешно об этом вспоминать. В этом был весь Валера.

Он был азартен в играх, особенно когда они играли с Витей Рындиным в покер, нарды, преферанс. На субботу и воскресенье они любили остаться на Волге, расслабиться, выпить. Они выходили на высокую «орбиту», потому что Вите, как всегда, везло в «шарлышки», как мы называли эти игры, а Зайчик подкупал своим абсолютным хладнокровием. Иногда, когда он был подвыпивши. Витя его быстренько брал как тренировочную грушу — особенно при игре в преферанс. Валера ему проигрывал, и Витя от этого получал удовольствие. Игра эта принимала забавные формы, потому что крупных сумм они друг другу не проигрывали, был важен сам процесс.

В профессиональном мастерстве Валера себя показывал очень классным специалистом. Он был не только профессиональным штурманом-оператором, но и вместе с другими конструкторами под руководством генерального конструктора Виктора Константиновича Гришина участвовал в разработках комплекса МиГ-31, получившего кодовое название «Заслон». И многие новаторские идеи, которые рождались у него и у Леонида Попова, потом использовались в алгоритмах комплекса и служили большей его эффективности.

Валера зарабатывал меньше, чем лётчики-испытатели, и ему часто не хватало денег. Я ему всегда деньги одалживал. Валера деньги брал, буквально через два дня их отдавал и снова забирал. Он всегда был кому-то должен. В нашем сейфе в отдельных конвертах хранились деньги лётчиков. На каждом конверте стояла фамилия — Аубакиров, Рындин, Федотов, Остапенко… На моём конверте было надписано: Меницкий — Зайцев. Конверт считался моим, но пользовался им всегда Зайчик, сам брал оттуда деньги и сам возвращал. Я этим конвертом не пользовался. Это был его маленький «банчок».

В последний день своей жизни Валера расплатился со всеми кредиторами, даже со мной. Я ему говорю:

— Валера, да брось ты в самом деле. Со мной-то зачем? Всё равно завтра возьмёшь опять.

— Нет, я сегодня хочу расплатиться и с тобой.

— Да мы друг друга знаем, слава богу, уже десять лет, ничего за один день у нас не изменится.

— Нет, сегодня я хочу расплатиться со всеми и с тобой в том числе.

Какая-то фатальность в этом была.

У него была такая привычка — он всё время ворчал. Александр Васильевич любил ездить в горы кататься на лыжах и обычно собирал с собой горнолыжную команду. В эту команду всегда входил Валера, потому что он был верным Санчо Панса. Он всегда был готов выполнить любую просьбу шефа. Но иногда эта отзывчивость ему самому надоедала, он от неё уставал. И хотя ему горы нравились, он порой ворчал:

— Вот, опять нас в горы тащит, опять мы там должны кататься. А в плохую погоду никто не хочет кататься, и я тоже не хочу. А представляешь, если ещё накануне примешь… А шеф говорит: давай, давай! И вот мы в непогоду… Надоело! Не хочу! Тёзка, хочу просто отдохнуть, а он меня там замотает…

— Господи, да что же ты жалуешься? — удивлялся я.

— Ну как же, он берёт меня, говорит: поехали, и всё. А я не хочу туда ехать.

— Но он же тебе не приказывает?

— Ты что? Когда это Федот приказывал? Не хочешь — не надо. Но он же мне говорит: давай-давай… А у меня сейчас и по работе, и по дому ну никак не получается! Что делать? Куда деваться?!

— Валера, но ведь всё же можно просто решить.

Подхожу к Федотову и спрашиваю его:

— Александр Васильевич, можно маленький вопрос? У Валерки дела и в семье, и по работе…

— А, работа ерунда, — отвечает Федот.

— Да нет, тут всё сразу накопилось, ему неудобно конечно, самому вам об этом сказать, но лучше, если бы он в горы с вами не поехал.

— А что такое?

— Да надо ему здесь остаться. Естественно, вы его начальник, он вам не откажет, но у него ситуация не такая, чтобы ехать в горы.

— Да никаких вопросов, конечно, пусть остаётся. Что, он сам мне об этом сказать не может, что ли?

— Да поймите, он стесняется, ему неудобно, вы же его шеф!

— Да ерунда какая-то, — машет рукой Александр Васильевич и зовёт Валеру: — Ты как насчёт того, чтобы со мной в горы поехать?

— Александр Васильевич, с большим удовольствием! Всегда готов!

Я думаю про себя: ну етить твою мать, ну надо же, ведь только сейчас с ним разговаривал! Выходим с ним вместе, и я ему говорю:

— Зайчик, ну что же ты ставишь меня в неловкое положение?

— Ну а что я ему скажу? Ты же слышал, как он мне задал вопрос: ты пойдёшь? Попробуй не пойти!

— Да ладно, он тебя просто спросил.

— Нет, он меня спросил так, что, мол, если ты откажешься — смотри.

— Брось, Валера, это было не так.

— Тёзка, я его лучше знаю, так что неприятностей не хочу…

Но я-то точно видел, что Александр Васильевич действительно готов был его отпустить и никакого «касания» не было.

Но в полётах Валера проявлял недюжинную выдержку, умение и хладнокровие. Помню первый случившийся с ним казус. Мы в то время летали на спарках. Как раз готовился перегон спарки МиГ-25 на отстой во Владимировку. И Федотов дал указание Зайцеву вместе со мной подготовиться к полёту, чтобы по штурманской части всё было о'кей. «Покажи, как на фирме летают по маршрутам», — сказал он мне. Мы начали вместе с Валерой готовиться, подготовились здорово и полетели. Спарка улетала в свой, как мы говорим, не последний, а крайний полёт, поэтому всё оборудование, которое на неё поставили, предназначалось на списание.

Естественно, как только мы взлетели, у нас сначала отказала одна система ближней навигации, затем отказал АРК — радиокомпас, потом ещё одна курсовая система… В результате мы кое-как с одной курсовой системой долетели до Волги, там выполнили посадку, а после посадки у нас и радио заглохло. Я потом сделал большую выволочку техническому составу, готовившему этот полёт, за то, что так плохо подготовили материальную часть, потому что нельзя даже в крайний полёт так оснащать машину и интересы ведомства ставить выше безопасности лётчиков. Это был предметный урок. Я доложил о случившемся Федотову, и мы провели очень большой разбор. Когда мы с него выходили, Валера сказал:

— Надо же, ёлки-палки, ставят дерьмо, лишь бы побыстрей списать самолёт, а что может случиться — всем до лампочки.

Я ему возразил:

— Да нет, люди, конечно, переживают, но о возможных печальных последствиях почему-то не думают. Их больше заботит

возможность с этого самолёта снять всё хорошее оборудование — как говорится, пополнить ЗИП, запас индивидуального пользования, ну, мимоходом и себя, конечно, не забывают.

— Давай и мы себе на память хоть часы с этого самолёта возьмём.

— Давай, — согласился я. — Часы-то новенькие.

А часы ОЧХО действительно были очень красивые и очень надёжные. Но когда Валера полез за ними — в кабину, их там уже не было. С одной стороны, нам стало смешно, что пока мы этот вопрос обсуждали, кто-то часы уже снял, а с другой — было всё-таки обидно.

Помню, у нас с ним произошёл ещё один каверзный случай. Мы полетели на отработку режимов САУ — систем автоматического управления. Режимы так называемых вертикалей — это виды программных наборов высоты и снижений в автоматическом и директорном режимах (директорный — полуавтоматический, когда лётчик пилотирует самолёт по определённым стрелкам на авиагоризонте). В один из первых режимов мы должны были набрать 20 тысяч метров и потом пойти на снижение. После того как мы набрали нужную высоту, двигатели надо было поставить на «малый газ», после чего включалась программа автоматического снижения. Но как только мы поставили двигатели на «малый газ», они у нас сразу благополучно встали. Произошло так называемое «закусывание» ротора ступеней турбины о диски статора. Это были двухконтурные двигатели конструкции Соловьёва (Пермский моторный завод), их доводили Виктор Михайлович Чепкин, впоследствии генеральный конструктор этого КБ, а затем и КБ им. А. Люльки, и Миша Кузьменко (сегодня он его заместитель), являвшиеся главными ответственными лицами по испытаниям и доводке этих двигателей. В них был существенный недостаток: если после напряжённого разгона на скорости больше 2000 км/час двигатель с режима «полного форсажа» ставили на «малый газ», быстро охлаждаемый статор (неподвижная часть двигателя), остывая, уменьшал зазоры в каналах, куда входят лопатки турбины с ротора, охлаждавшиеся более медленно. Для предотвращения этого явления были выполнены определённые мероприятия, но случай в нашем полёте показал, что они были недостаточными.

Позже мы сделали на самолёте специальные «запирульники» — ограничители, которые не давали убирать обороты на холостой и малый ход. Дело в том, что, как я уже сказал, двигатели были двухконтурные, и когда они находились на большом махе, естественно, внутренний контур был в очень

горячем состоянии, а внешний контур второго обдува был охлаждённым. С точки зрения пожарной безопасности и теплоотдачи двигатель был очень хороший. Но до этого двухконтурные двигатели использовались в основном в гражданской авиации на крейсерских режимах, где режимов такого нагрева, как на большом сверхзвуке, не было. Поэтому вероятность такого «закусывания» выявилась только тогда, когда такие двигатели стали использовать на истребителях, его стали предусматривать, но технически предотвратить это явление было тяжело. Дело в том, что, оставляя большие зазоры, чтобы этого не происходило, мы тем самым понижали кпд турбины. А если делали это впритык, появлялась большая вероятность «закусывания».

То есть проблем было много, и с одной из них мы как раз и столкнулись, когда поставили РУДы на «малый газ» — двигатели тут же остановились. Как только двигатели останавливаются, охлаждение статора усиливается, и возможность «закусывания» становится ещё более вероятной, потому что при этом за счёт меньшей инерции ротора и меньших оборотов торможение приобретает большую вероятность. В такой ситуации необходимо было срочно на большой скорости постараться раскрутить двигатели как можно быстрее за счёт скоростного потока, запустить их и побыстрее войти в нижние слои атмосферы.

Как только у нас остановились двигатели, Валера в сердцах сказал: «Вот тебе, бабушка, и Юрьев день!» Мы тут же установили снижение, я поставил РУДы на «стоп» и резко, на большой скорости, двинулся вниз. Я увидел, что обороты ротора значительно упали, но тем не менее эта большая скорость не позволила им уменьшиться до минимума. Поэтому я вынужден был держать приличную скорость. Ситуация ещё усугублялась тем, что при остановке обоих двигателей некоторые приборы перестали работать, поэтому высоту мы были вынуждены определять по показаниям УВПД — прибора, показывающего перепад давления воздуха и кабинную высоту, то есть очень приблизительно. Когда, по нашим прикидкам, мы опустились достаточно низко, мы поставили на запуск оба двигателя. Они запустились, мы плавно вывели их на крейсерские обороты и тут же пошли на посадку. Посадка прошла удачно.

Мы доложили о случившемся, и двигателисты тут же начали разрабатывать методику по выходу из подобных ситуаций. По тем ведомствам, которые эксплуатировали опытные партии этих машин, дали шифровку, предупреждающую об этих режимах. Но, к сожалению, в Горьком всё-таки произошла авария из-за того, что с содержанием шифровки не ознакомили всех лётчиков. В это

время туда из ГНИКИ приехал специалист из военной «приёмки» для выпуска лётчика. Они поднялись на 20 тысяч, сделали там «площадку» и, убрав РУДы на «малый газ» (а это как раз запрещалось шифровкой, о чём лётчик не знал), стали снижаться на оптимальной скорости. В. этот момент двигатели остановились. За оборотами авторотации лётчики не следили, постепенно обороты сели, и на высоте 10 тысяч метров управление заклинило. Они вынуждены были катапультироваться и, слава богу, остались живы. Вот так иногда недооценка лётных происшествий, нежелание их анализировать приводят к плачевным результатам.

Позже двигателисты доработали силовую установку, в автоматическом режиме был специально поставлен, как я уже говорил, так называемый «запирульник» который не давал оборотам, если РУДы ставились на «малый газ», снижаться ниже 97-98 процентов.

В том нашем полёте Валера проявил своё мастерство и выдержку, вовремя и чётко определял наше местонахождение, несмотря на то что у нас отказала и навигационная аппаратура, и приборы, определяющие высоту и скорость.

У Зайчика была одна любимая фраза: «Нет вопросов!»

— Валера, нужно сделать…

— Нет вопросов!

У него по любой проблеме не было вопросов.

Валера был человеком с большим чувством юмора. Он любил шутки и розыгрыши. Виктор Рындин, как я уже говорил, всегда выигрывал в покер. И мы с Зайчиком придумали систему не из двух кубиков, а из трёх. Третий, спрятанный у Валеры, был отрегулирован таким образом, что почти всё время падал на «шестёрку» — это при игре в покер всегда необходимо. Когда Зайчику надо было выкидывать кубики, он незаметно вынимал эту костяшку, кидал её на стол и, как правило, выпадала нужная фишка. Витя при этом выходил из себя, не понимая, куда девается его везение. Он долго не мог разгадать этот секрет и постоянно наседал на Зайца — он был одержим этой игрой, ему было важно не только выиграть, но и отыграться. К тому же он не мог пережить, что проигрывает Зайцу. Хотя порой они разговаривали между собой довольно резко, у них были достаточно близкие отношения. Витя очень уважал Зайчика, а тот, в свою очередь, очень тепло относился к Виктору. Они часто проводили выходные дни вместе во Владимировке.

Меня «Заячьи» розыгрыши тоже не обходили стороной. Была, к примеру, у меня чёрная «Волга», на которой я ездил круглый год. Мыть её, особенно зимой, мне всегда не хватало времени,

поэтому часто я так и ездил на грязной машине. Даже друзья удивлялись: как это я езжу на такой грязной машине? И как-то зимой я торопился на одно важное совещание в Москву. А мороз стоял приличный, около 20 градусов. Подхожу к своей машине и не узнаю её: отмытая до блеска, она вся просто сверкает.

— Кто же отмыл её в такой мороз? — изумляюсь я.

— Да вот, Заяц с Шуриком Токаевым постарались, — отвечают мне.

Не подозревая подвоха, я радостно сажусь за руль и трогаюсь. Но тут меня словно кто-то останавливает: смотрю, все как-то ехидно улыбаются. Ну, думаю, тут что-то не так. Вышел из машины, обошёл её кругом. Ёлки-палки! А она отмыта только частично — вся её правая сторона, за исключением стёкол, осталась грязнющей. Не машина, а абракадабра какая-то. Конечно, заметить я этого не мог, подходил-то я к ней с левого бока. Что мне оставалось делать? Времени отмывать её у меня всё равно не было. Сел на неё и поехал. Так и ездил на такой «пернатой» машине несколько дней.

Мы втроём — я, Шурик и Валера Зайцев — любили подшутить над кем-нибудь, и часто объектом наших шуток становился Виктор Рындин. И надо сказать, умелая их импровизация со стороны Зайчика во многом способствовала тому, что Виктор верил на все сто процентов этим розыгрышам.

Вспоминается, как один раз мы с Валерой подшутили над Виктором. В Ахтубинске, где мы летали, у нас был огромный сад, в котором росло несколько абрикосовых деревьев. Абрикосы были хорошие. Виктор старался подгадать свои командировки как раз ко времени созревания абрикосов и алычи. Он их собирал и отвозил домой. Хотя они были полудичками, но обладали каким-то особым вкусовым шармом. Как-то летом, когда абрикосы уже практически созрели и до их уборки оставалось дней пять, я сказал Виктору:

— Завтра ты должен срочно вылететь в Москву.

На самом деле срок его командировки заканчивался позже.

— А в чём дело? — спросил Виктор.

— Необходимо срочно перегнать одну машину.

На самом деле срочности в этом не было никакой, машину можно было перегнать и позже. Но я стоял на своём:

— Работа срочная. Тебе нужно перегнать самолёт в Москву, и, наверное, ты там останешься, потому что возвращаться сюда смысла нет. К тому же из Москвы сюда летит другой лётчик, он и заменит тебя здесь.

Витя, конечно, был страшно недоволен таким решением, но я был строг:

— Решение принято, обсуждению не подлежит, так что иди собирайся.

Мы всё чётко подгадали: у нас действительно стоял самолёт. Виктор отпросился у меня домой, чтобы собрать вещи. А на самом деле, как мы и предполагали, чтобы собрать свои абрикосы. К тому времени Валера Зайцев все приличные экземпляры, до которых смог дотянуться, с деревьев обобрал. Остались самые маленькие наверху, которые тяжело было достать, Виктор быстро бежит в садик — а абрикосов там нет. Естественно, он мечется, пытаясь выяснить, куда они все делись. Зайчик оттуда уже уехал, мы с ним сидим на работе и ждём дальнейшего развёртывания событий. Я звоню Виктору в домик и строго спрашиваю, сколько ещё его можно ждать, сколько он ещё будет собираться, самолёт уже готов к вылету. Виктор, чувствуется по тону, пребывает в плохом настроении, но делать нечего. По дороге на аэродром пришлось ему заехать на рынок — не мог же он домой явиться с пустыми руками! Взял он несколько коробок абрикосов, загрузил в наш транспортный самолёт. Смотрю — он явно не в настроении. Я-то знаю, откуда ветер дует, и говорю ему:

Вить, ты что такой хмурый? Вот, угощайся, Валерка был дома и там по дешёвке купил абрикосов. Виктор, грустный, машинально откусывает предложенный абрикос — а вкус плодов из нашего сада всё-таки отличался от вкуса рыночных — и тут же соображает:

Зайчик, так это ж ты обобрал наши деревья!

— Нет, ты что, — отказывается Валера. — Я приехал в наш домик, туда пришли какие-то ребята и предложили мне ведро абрикосов по три рубля за ведро. Я их попробовал — нормальные, вкусные, к тому же дешёвые, я их и купил. С Валеркой вот посоветовался, он одобрил.

— Да они же вас обманули! — возмутился Виктор. — Они обобрали наши абрикосы и вам же продали!

— Кто ж знал-то! — загрустили мы.

— Зайчик, ты-то куда смотрел?!

— А что я-то? Вижу — абрикосы нормальные, вкусные, дешёвые… Мне и невдомёк.

Виктор начал нас ругать за наше ротозейство, за то, что мы не смотрим за своим садом, что всякие проходимцы чуть ли не на наших глазах ободрали абрикосы.

— Да это только ты глаз не спускаешь с наших деревьев, — возражаем ему мы. — С утра уже ешь полузеленые абрикосы.

Посмеялись мы так, потом Зайчик говорит:

— Ладно, Вить, раз тебе наши абрикосы нужнее — опять же,

варенье вкусное дома сваришь, — давай мы тебе их продадим.

— По сколько?

— Ну, по десять рублей за ведро, — не моргнув глазом отвечает Валера.

— Как — по десять?! Ты же сам сказал, что купил по трояку!

— Купить-то купил, но ведь потом мне пришлось их запаковать в коробки, завязать, сюда привезти. Так что извини, дешевле уступить не могу. Бизнес есть бизнес.

Витя долго думал, в конечном счёте они сторговались на рублях пяти или шести. Валера спрашивает меня:

— Что делать-то?

— Да ничего, бери деньги, купим продуктов в домик, вина сухого. Впереди у нас выходные. Накроем стол, пригласим Виктора, поедим, выпьем за его здоровье лёгкого вина, а потом расколемся.

Словом, купил Виктор у нас абрикосы и должен был улететь. Но так получилось, что его Ил-14 завернули, и он снова вернулся во Владимировку.

Пришлось Витины коробки с абрикосами везти обратно в наш домик и прятать в прохладном месте. Виктор попросил у меня разрешения после очередного перегона вернуться во Владимировку. Естественно, я дал на это разрешение. По его возвращении мы устроили хороший ужин. Но вопрос с абрикосами оставался открытым: каким-то образом их нужно было всё-таки отправить домой в Москву. Наконец в пятницу Витя на Ил-14 улетел. Коробки с абрикосами-полудичками погрузил на самолёт лично, никому не доверяя. При этом, правда, он забыл про две коробки, купленные на рынке, потому что он их всё время перепрятывал и впопыхах, естественно, о них не вспомнил. Поэтому домой он привёз только абрикосы из нашего сада, из которых его жена Валентина отказалась готовить варенье, — без настоящих фруктов вкус получался не тот.

Когда Витя вернулся во Владимировку, домик наш был весь пропитан удивительно душистым запахом абрикосов. Поскольку мы не знали о спрятанных им ящиках, мы отключили кондиционеры, поддерживавшие прохладу в домике, а сами уехали на рыбалку на целый день. И в этой духоте все Витины абрикосы накрылись. В понедельник, когда мы собрались все вместе, Зайчик приготовил ужин — абрикосовый запах к тому времени весь выветрился, сами абрикосы мы выкинули. И Зайчик говорит:

— Хорошо, Виктор, что ты купил мои абрикосы, хоть их-то довёз домой. А те, что ты купил на рынке все сгнили. А наши-то полудички крепкие, ничего им не сделалось. И достались они

тебе относительно дёшево.

Виктор выслушал это молча. После обильного ужина он немножко отошёл и начал у нас допытываться, кто же всё-таки обобрал наш сад, запомнили ли мы тех ребят… Мы на все его расспросы лишь недоуменно пожимали плечами. А после ужина мы вышли в садик покурить, и Зайчик наконец ему сказал:

— Витёк, спасибо тебе большое, ужин был классный.

— А при чём тут я? — удивился Виктор. — Ты же сам его готовил!

— Готовил-то его я, но ведь на твои деньги.

— Я же тебе ничего не давал. Или мне надо за него заплатить?

— Да нет. Абрикосы-то ведь мы с Валеркой собрали, тебе же их продали и на эти деньги организовали хороший ужин с винцом.

Надо было видеть Виктора в этот момент! Кто-то другой отнёсся бы к этому розыгрышу более спокойно, но Витя у нас был самым главным заготовителем продуктов во Владимировке, и пережить такое ему было непросто.

Но если бы в этом розыгрыше не участвовал Зайчик, то провести его так блестяще было бы трудно. А навороты были большие. Виктор ведь каждый день проводил самостоятельное следствие, пытаясь выяснить, кто украл наши абрикосы. Он с пристрастием допрашивал сторожей — кто к нам заходил, кого они подозревают, не было ли каких сигналов от соседей. Те на все его вопросы отвечали отрицательно.

Я, кстати, заметил на теле Виктора множество ссадин и царапин и поинтересовался:

— Ты чего такой ободранный?

— Да так, немножко оцарапался в кустах.

А Зайчик смеётся и говорит:

— Да он же, когда пришёл за абрикосами и увидел, они остались только на самых высоких ветках, решил их все собрать. Он прыгал по этим деревьям, как скворец, лишь бы собрать все до единого, пару раз даже падал.

Мы долго смеялись, и Виктор признался, что он действительно собирал абрикосы в большой спешке и пару раз срывался с веток и здорово поцарапался. Так закончилась эта забавная история.

Вспоминается ещё один курьёзный случай. Для облёта одного из режимов на спарке к нам пришёл известный лётчик-испытатель Игорь Волк, один из корифеев лётного дела. Ему в пару дали Валеру Зайцева. И пока они летали, мы выпустили «Боевой листок», посвящённый этому полёту. Там был прекрасно

выполненный Федотовым карикатурный рисунок, названный «Ну, Волк, погоди!». На нём были изображены Игорь и Валера в образе волка и зайца, сидящих в самолёте. Рисунок к тому же сопровождали смешные стихи. Жаль, тогда не было ксероксов и мы не смогли сделать копию. Листок висел у нас несколько дней и у всех вызывал улыбку. Игорь, придя к нам в очередной раз в гости, не удержался и потихоньку забрал его себе.

…В тот трагический день я оставался на аэродроме вдвоём с Валерой — Витя в тот день приболел, а остальные разъехались по командировкам. Как я уже говорил, Зайчик несколько раз просил его отпустить, но я не мог этого сделать. Потом приехал Александр Васильевич, мы с ним сделали по одному полёту, и я улетел выполнять свой второй полёт. Когда я уже заходил на посадку, Федотов с Валерой взлетели в небо в последний раз…

Катастрофа произошла в пяти километрах от аэродрома. Буквально через десять минут после этого, даже не переодевшись, я на аварийном вертолёте прибыл к месту трагедии. Я ходил среди разбросанных горящих обломков самолёта, а кругом сновали пожарные, спрашивая у меня, что нужно тушить в первую очередь. Чисто машинально я ответил, что необходимо загасить пламя, подбирающееся к коробке с магнитной лентой, и забрать её с собой. А пожарные искали «чёрный ящик», не понимая, что специальная КЗА даст гораздо больше информации, чем аварийный самописец. Вокруг бегали солдаты, прибывшие для оцепления, суетились какие-то люди… А я, ещё разгорячённый после полёта и ошарашенный увиденным всё никак не мог осознать, что только что безвозвратно потерял дорогих мне людей — моего учителя Александра Васильевича Федотова, взявшего меня на фирму и много давшего мне как лётчику-испытателю, и моего близкого друга Валеру Зайцева, нашего Зайчика.

Валера очень любил свою семью, особенно сына Алексея. Я бы хотел, чтобы Алексей был похож на своего отца.

10. ЛЕОНИД ПОПОВ

Ещё мне хочется рассказать о Леониде Попове, нашем втором штурмане. Мы его взяли из ЛИИ. Я считаю, что он был нашим самым лучшим флаг-штурманом. Я называл его магом. И не потому, что он летал у нас. Просто было трудно найти столь эрудированного и образованного штурмана, каким являлся Лёня Попов.

Он закончил Казанский авиационный институт, был очень сильным инженером-двигателистом. потом ведущим инженером в лаборатории, у него был солидный испытательный стаж. В лётных испытаниях он был очень опытным человеком, очень любил летать, был склонен к творческой работе. И когда мы его пригласили и он стал заниматься навигационным комплексом, именно здесь Лёня нашёл себя. Его теоретический багаж плюс врождённый интеллект позволили ему реализоваться полностью. Ему принадлежит множество блестящих методических разработок, он активно участвовал в выработке алгоритмов по навигационному комплексу, особенно по прицелу. Он всегда что-то писал, что-то выдумывал, читал множество специальной литературы, постоянно общался с учёными в различных институтах, в том числе в разных КБ Радиопрома. Его способность анализировать весь этот богатейший материал давала хороший конечный результат.

Я считаю, что в его лице мы приобрели очень ценного работника. Он был чрезвычайно работоспособным, активным, иногда мог работать по 10–15 часов в сутки, а мне казалось, что мог и все 24 часа. Его разноплановость — от истребительного парка до любых тяжёлых машин, постоянная жажда нового давали настолько блестящие плоды, что он стал действительно яркой личностью в нашем испытательном деле — и не только на нашей фирме, но и во всей авиационной промышленности. Он был образцом, эталоном этой профессии, в которой не много таких ярчайших представителей. По объёму разноплановых работ с Лёней, наверное, никто не мог сравниться.

Во всём, к чему бы он ни прикасался, чувствовалась его творческая жилка, везде он оставлял след, который был всегда заметен. Леонид не только честно отрабатывал свой хлеб, но и привносил то яркое и живое, что всегда обогащало тот или иной комплекс, делало его более мобильным, более гибким и удобным с точки зрения эксплуатации. Он принимал активное участие в шефской работе в строевых частях и в авиационных центрах, где пользовался заслуженным авторитетом.

С Лёней было очень удобно летать, в экстремальной ситуации он всегда действовал очень чётко, знал, что командиру необходимо помогать, вовремя его информировать, а не мешать ему. А эти качества присущи далеко не всем. Часто при попадании в нештатную ситуацию экипаж количеством больше одного человека превращается, как мы говорим, в подобие «новгородского вече». В моей практике при полётах на больших кораблях часто бывало, что экипаж хором начинал обсуждать то или иное решение командира, вместо того чтобы его выполнять. Такая практика просто недопустима, особенно в ответственный момент. В таких случаях я резко обрывал говорунов, хотя и не всегда летал командиром. Известно немало случаев, когда такое «новгородское вече» приводило к очень печальным последствиям. Я уж не говорю о тех случаях когда оно являлось очагом паники. А в случае появления паники и речи быть не может о согласованном и грамотном решении.

Лёня обладал очень ценным качеством — он давал краткую, точную информацию именно тогда, когда в ней действительно была необходимость; в то же время он мог наступить на собственное «я» и подчиниться воле командира. Много было случаев, когда именно эти качества Леонида, его спокойствие и выдержка помогали стабилизировать ситуацию на корабле и экипаж садился на землю с благоприятным исходом.

Я тоже попадал с ним в разные переделки. В уже описанном мною одном из полётов у нас на борту возник пожар. Нам пришлось садиться на тяжёлой машине на одном двигателе в очень сложной ситуации. И здесь большую роль сыграла выдержка Леонида. Он ни на минуту не поддался панике, был абсолютно спокоен. Хотя я чувствовал его внутреннее напряжение, действия наши были синхронные и слаженные. Его поведение давало мне большую моральную поддержку, не говоря уже о том, что он в этот момент очень чётко исполнял свои прямые обязанности, вовремя давая мне нужную информацию. Нам удалось посадить самолёт, но причину возникновения пожара установить не смогли. Повторно Леонид полетел с Петром Максимовичем Остапенко. Ситуация повторилась — двигатель снова загорелся. Пётр Максимович и Леонид проявили удивительное мужество и хладнокровие в таком сложном положении, они боролись за самолёт, пока это было возможно. Чудом им удалось катапультироваться и остаться в живых. И хотя самолёт мы потеряли, с помощью полученной от них информации нам удалось установить причину возгорания, выявить, а затем и устранить на многих двигателях те недостатки, которые и явились причиной пожара. Излишне, наверное, говорить, что тем

самым мы смогли предотвратить множество аварий и катастроф.

Вспоминаю ещё один случай — забавный и неприятный одновременно. Я уже рассказывал, как в одном из полётов у нас с Валерой Зайцевым отказали сразу оба двигателя — а на самолёте это считается одним из самых опасных случаев, потому что он может просто потерять управление. После этого полёта были разработаны новые инструкции, а также приняты меры по предотвращению подобной ситуации. В частности, был поставлен специальный клапан, который мы называли «запирульником», не дававший оборотам падать до маха 1,7. После этого рубежа обороты падали до своего значения, но двигатель уже находился не в таком горячем состоянии, то есть в более безопасной зоне.

После всех этих доработок мы с Леонидом полетели в разгон для проверки запасов устойчивости силовой установки. Когда мы начали работать с клином (это механизм для регулировки проходного сечения в воздухозаборнике) на махе 2,35 (скорость при этом составляет примерно 2500 км/час), то попали в помпаж воздухозаборника. Сам по себе помпаж не очень сильный, на температуру он не влиял, но по конструкции началась энергичная тряска. Как только она началась, мы, естественно, поставили клин на «автомат», после чего пульсации должны были прекратиться. Но они почему-то продолжались, клин тоже начал дёргаться, попав в какой-то неустойчивый режим, а обороты слегка увеличились. Раскрутка двигателя таила в себе опасность, потому что верхняя граница оборотов тоже была ограничена. Поэтому как только обороты превысили примерно один процент, я немедленно перевёл РУД с «малого газа» (в это положение мы поставили его при проверке воздухозаборника) на «максимал». Но на нормализацию работы двигателя это никак не повлияло. Более того, диапазон оборотов ещё больше увеличился.

Мы с Лёней быстро прикинули причины этого явления. К сожалению, схема работы сопла была продумана таким образом, что когда РУД поставили на концевик «малого газа», сопло должно было находиться в чуть приоткрытом состоянии. А оно раскрылось полностью, в результате чего перепад давления на турбине возрос и обороты раскрутились. Если бы не «запирульники», перенос РУДа двигателя с «малого газа» на «максимал» помог бы сбавить обороты, но этого не произошло именно из-за того, что работал этот клапан. Дальнейшая раскрутка двигателя могла привести к его разрушению, поэтому нам ничего не давалось делать, как поставить РУД на «стоп». При этом обороты двигателя ещё больше увеличились, что было совсем уж непонятно. Тогда я был вынужден правый двигатель поставить в режим «стоп», но правый двигатель не желал

останавливаться. Представьте себе лётчика, который ставит РУД на «стоп», а двигатель при этом как работал на «максимале», так и продолжает работать.

Ситуация складывалась таким образом, что мы должны были любым способом остановить двигатель. Каждая секунда промедления грозила разрушением обоих двигателей. И тогда я включил перекрывной кран и только с его помощью остановил двигатель. Но поскольку он был остановлен на большом режиме, его нужно было срочно запустить. Я хорошо понимал, что, останавливая двигатель перекрывным краном, я фактически лишаю себя возможности повторного использования его автоматики для последующей эксплуатации в полном диапазоне. Но речь шла о спасении не только двигателя, но и самолёта, а также и наших жизней. Поэтому после остановки первого двигателя я, опять-таки с помощью перекрывного крана, остановил и второй, при этом мы затормозились, но не до слишком маленькой скорости. И уже после, используя опыт полёта с Зайцевым, я приступил к запуску двигателя. Поскольку обороты авторотации были ещё большие, нам удалось быстро запуститься и благополучно сесть на аэродром.

Потом выяснилось, что, как мы и предположили, неправильно была отработана схема малых оборотов при постановке РУДа на «малый газ». При этом концевики действительно срабатывали, и за счёт этого сопло раскрывалось полностью, перепад давления на турбине возрастал, и происходила раскрутка двигателя. К тому же клапан, который не давал оборотам падать, был отработан таким образом, что перекрывал стоп-кран, то есть выключал его из работы. Это было, конечно, недопустимо. И вот с такой технологической «промашкой» мы выполнили полёт, который, слава богу, закончился удачно.

В течение очень короткого времени — примерно за две-три недели — автоматику двигателя переделали, и в нашем совместном с Лёней следующем полёте все системы уже работали штатно. Правда, перед тем как остановить двигатель, мы испытали некоторое волнение: а вдруг и сейчас при постановке РУДа на «стоп» двигатель не остановится? Но все доработки были чётко продуманы, качественно сделаны, и поэтому всё сработало нормально и штатно.

Этот случай был уникальным, потому что впервые в своей практике и практике своих коллег я столкнулся с тем что оба двигателя не остановились при постановке РУДа на «стоп».

В тот раз всё закончилось благополучно, и во многом благодаря такому высококлассному специалисту, каким был Лёня Попов. Единственным его слабым местом была излишняя

доверчивость и впечатлительность. Сами по себе эти качества хорошие, но из-за них он частенько попадал впросак. Некоторые, зная эту слабину, просто Леонида использовали. Это происходило из-за того, что он принимал на веру то, что ему говорили, не подвергая никакому сомнению. Конечно, со временем он стал сам это понимать, но до конца справиться со своей излишней доверчивостью всё равно не мог. Впрочем, это не такой уж большой недостаток. Просто к окружающим его людям ему надо было быть таким же требовательным и критичным, каким он был по отношению к себе.

Но я хочу ещё раз повторить, что более блестящего штурмана я в своей жизни не встречал — а я летал много на самых разных самолётах и общался со многими штурманами с разных фирм, так что мне есть с кем Леонида сравнивать. Есть действительно много великолепных, знающих своё дело специалистов в этой профессии, но даже ведущие штурманы сами отдавали предпочтение Леониду, признавая его превосходство над собой.

Леонид Попов и сегодня продолжает работать на лётной станции нашей фирмы в Жуковском. За свои заслуги он получил звания Героя России и заслуженного штурмана СССР.

11. МАРАТ АЛЫКОВ И АЛЕКСАНДР ГАРНАЕВ

Я работал на фирме и с совсем молодыми лётчиками — Маратом Алыковым и Сашей Гарнаевым. Они попали к нам как раз из того выпуска, из которого Управление лётной службы по моей просьбе отбирало молодых лётчиков. Это было требование времени. Авиация развивалась так быстро, что уже к 30 годам ресурс лётчиков вырабатывался практически наполовину. К тому же современное поколение лётчиков более образованное, лучше воспринимает технические новшества и новую техническую информацию, к их подготовке предъявляются повышенные требования. Молодые лётчики более интенсивно входят в лётно-испытательную работу, способны быстро проявить все свои лучшие качества. Вадим Иванович Петров вник в суть вопроса и полностью со мной согласился. Он вообще был восприимчив ко всем необходимым новшествам. Поэтому в каждом выпуске мы отбирали по три-пять совсем молодых ребят. К этому поколению относились Саша и Марат.

С ними я встречался ещё до того, как они попали в Школу лётчиков-испытателей. Марату я помог уволиться из армии; он, кстати, был боевым лётчиком, прошёл войну в Афганистане. Саша летал в Кубинке. Встречаясь с ними, я наметил им программу, которую они должны были освоить для поступления в Школу и, если повезёт, для работы на какой-нибудь фирме или в ЛИИ. Они были очень прилежными учениками, и когда оба попали в Школу лётчиков-испытателей, я продолжал за ними присматривать. Я присутствовал и на их вступительных, и на выпускных экзаменах, потому что должен был лично узнать уровень их подготовки — как теоретической, так и лётной. Мне было приятно, что в выпуске они были одними из лучших. И несмотря на то что в тот период брать двух новых лётчиков на фирму было накладно, мы их всё-таки взяли. И не пожалели об этом.

Они быстро пошли в гору. Возможно, по лётным качествам они уступали Роману Таскаеву, но тем не менее они были хороши по-своему. Особенно мне нравилась теоретическая подготовка Саши Гарнаева. Он блестяще знал английский язык, это было особенно важно в зарубежных поездках — было приятно, что наш лётчик может свободно общаться с иностранцами не только на бытовом, но и на профессиональном уровне. Очень часто мы его использовали как переводчика на переговорах. Правда, его теоретический багаж иногда ему вредил — он порой

переоценивал собственные возможности, кроме того, иногда выискивал причины определённых неудач в теоретических гипотезах, что плохо воспринималось многими знающими людьми. А таких людей на фирме было много — и кандидаты наук, и даже доктора. И некоторые объяснения Александра вызывали у них улыбку.

Марат был более мягким по характеру, более восприимчивым, он подходил к проблемам, которые возникали у него на фирме, с аналитических позиций.

Они оба очень удачно вписались в наш коллектив успешно постигали азы мастерства. Но им так же, как и Роману, не повезло — их становление на фирме совпало с периодом экономического распада страны, с сокращением производства, всех разработок, выпуска машин. Практически до нуля снизился госзаказ… Конечно, это всё отразилось на их работе.

Александр ушёл с фирмы в ЛИИ, недавно стал Героем России. Марат в трудное время фирму не бросил, более того, он проявил принципиальность в вопросе одной новой разработки, помог руководству определить с другими лётчиками оптимальное решение и проделал в КБ большую работу по моделированию комплекса. Такое его отношение к фирме не может не вызывать симпатию. Для нас, предыдущего поколения лётчиков, фирма — это святое. Такое фанатичное отношение к ней воспитывали Седов, Нефёдов, Мосолов, Остапенко, Комаров, Орлов, Фастовец и, конечно, Федотов. Эту традицию старался укрепить и я.

Марат за свою работу на фирме заслуженно получил Звезду Героя России, что мне, безусловно, приятно. Я желаю и ему, и Саше Гарнаеву новых успехов.

12. ПАВЕЛ ВЛАСОВ

Из молодых лётчиков я бы ещё хотел отметить Павла Власова. Когда я его брал из Школы лётчиков-испытателей, по своим лётным задаткам он мне напомнил Романа Таскаева, но культура пилотирования у него, пожалуй, была выше. Связано это было с тем, что он работал инструктором, и это не могло не сказаться на его подготовке. Думаю, если бы у Романа был такой же опыт инструкторской работы, он бы проявил себя ещё ярче. Павел был хорошо технически подготовлен, и это естественно — он принадлежал другому поколению лётчиков и был одним из его лучших представителей. Он всё схватывал на лету, впитывал в себя новое, как губка. Был очень дисциплинированным, к тому же отличался вдумчивостью, аналитическим подходом к заданиям старших товарищей. Он внимательно нас слушал, но при этом сохранял свою индивидуальность, а это очень важно если ты хочешь достичь вершин мастерства. У Павла эта индивидуальность проявлялась очень ярко. Поэтому я сказал Роману, что делаю ставку на Павла, он должен быть ориентирован на перспективу и его обучение должно строиться таким образом, чтобы он смог в будущем возглавить нашу фирму. И поэтому его надо — может быть, даже в ущерб другим — загружать работой по полной программе. Откровенно говоря, я даже хотел, чтобы он поднял новый самолёт МиГ-АТ.

Я направил Павла на морскую тематику, и он наряду с нашими лётчиками старшего поколения на ней работал. Этим ему было оказано большое доверие, и он это доверие оправдал. Естественно, перед тем как доверить ему морские полёты, я с ним летал сам и сделал вывод, что пилотирование на корабль у него больших трудностей не вызовет.

Я хорошо понимал, что с точки зрения освоения пилотирование на корабль — дело очень сложное, но в то же время был глубоко убеждён, что это нам по силам. Исходил я и из того, что в Америке, которая этими полётами занялась раньше нас, пилоты были не суперкласса, хотя их отбирают из достаточно опытных лётчиков, имеющих около 1200 часов налёта. У нас этот налёт был даже больше, а уж опыт у лётчика фирмы по сравнению с опытом простого лётчика, который поступает на корабль, неизмеримо больше. В системе нашего отбора лётчик фирмы гораздо выше, чем любой морской лётчик в Америке, Англии или во Франции. Кроме того, его разноплановость и острота видения ситуации значительно отличаются от тех же качеств строевого лётчика.

Первые же полёты показали, что лётчики и с нашей фирмы, и с фирмы Сухого способны решать эти проблемы блестяще. Конечно, большое преимущество американцев состоит в том, что у них это уже отработанная технология — как в вопросе технических средств, так и в подготовке лётного состава. В США эта система уже получила автоматическое управление, что возможно сделать и у нас в самом ближайшем будущем. Второе их преимущество состоит в том, что используемый ими прибор для захода самолёта на палубу — линза Френеля — более точный инструмент, чем наша «Луна», хотя последняя лучше по своей философии. Линза Френеля обеспечивает получение тонкого, прямого, без искажений, луча с корабля на лётчика, по которому и производится посадка. Наши разработки в этой области тогда находились в начальной стадии, и подобную линзу мы при всём желании не могли установить на палубе. Конечно, можно было определённым способом достать комплект такого посадочного комплекса, но особого смысла в этом не было: серийно мы всё равно не могли его выпускать. Наша промышленность, даже имея образцы, была не в состоянии технологически реализовать чужую идею.

Поэтому была предложена отечественная система посадки, которая выпускала несколько разноцветных лучей — по их цветовой тональности лётчик определял своё положение относительно планирования (глиссады). Один из недостатков «Луны», как назвали эту систему, заключался в том, что лучи рассеивались и цвета накладывались друг на друга. Главным же недостатком было то, что при подходе непосредственно к палубе существовала «мёртвая зона», в которой лётчику было очень тяжело ориентироваться. У нас были наработки по линзе Френеля, и я считал, что в перспективе этот недостаток будет устранён. И тогда подготовка морских лётчиков будет упрощена. И тем не менее все наши ребята — в первую очередь микояновцы и суховцы, а затем лиивцы и военные отлично справились с трудной задачей пилотирования на корабль.

Возвращаясь к рассказу о Павле, хочу подчеркнуть ещё раз, что он очень сильный лётчик с большим будущим. И если коммерциализация всех сфер нашей жизни, в том числе и лётно-испытательной, не захлестнёт его, я думаю, что он может стать выдающимся лётчиком. Кстати, в 1998 году ему было присвоено звание Героя России.

13. ВЛАДИМИР ГОРБУНОВ

Совершенно особо я бы хотел сказать о лётчике, который сегодня возглавляет нашу лётную группу, — Володе Горбунове. Это необыкновенно скромный человек, хотя его опыту работы может позавидовать любой. Прежде чем прийти к нам, он работал в ГНИКИ ВВС, потом в ЛИИ, одно время был там даже шеф-пилотом. Но его некоторая закомплексованность перед корифеями авиации, которые к нему относились предвзято, и несколько иная ментальность не позволили ему полностью себя там реализовать. Его просто «заклевали».

Володя человек не робкого десятка. Но все интриги, которые плелись на земле, были ему чрезвычайно противны, и он ушёл в Управление лётной службы инспектором. Но я считал, что и его талант и колоссальнейший опыт недооценены и не востребованы. Поэтому когда я уже собирался уходить с фирмы, я пригласил Володю в наш коллектив, потому что знал, что такой лётчик и человек, как он, сможет правильно сориентировать коллектив. То, что он скромен в быту и молчалив, не говорит о том, что у него мягкий характер. К тому же козни и интриги в ЛИИ дали ему определённую закалку. Но главное, он по натуре — честный и порядочный человек. А его лётные качества я знал и считал, что не только мы ему оказываем услугу, приглашая на фирму, но и он оказывает нам честь, соглашаясь на наше предложение.

Володя моё приглашение принял с радостью, а я с удовольствием воспринял его положительный ответ. Фирма приобрела в его лице очень хорошего лётчика, и в самое короткое время он доказал, что с полным правом может называться настоящим «фирменным» лётчиком. Когда он попал в очень неприятную ситуацию на МиГ-31М, он проявил себя достойно и грамотно с точки зрения лётчика-испытателя. Он боролся за самолёт практически в безвыходной ситуации до самого последнего момента и сделал всё возможное, чтобы спасти машину. Когда самолёт стал полностью неуправляемым, Володя смог катапультировать экипаж. В этой сложной ситуации проявились его хладнокровие, выдержка, мужество и высшее профессиональное мастерство.

Володя тоже получил звания Героя России и заслуженного лётчика-испытателя России. Этими наградами был достойно оценён его вклад в развитие отечественной авиации.

14. ОЛЕГ АНТОНОВИЧ

Олег Антонович — ещё один лётчик, которого я пригласил из ГНИКИ ВВС. Почему-то среди промышленных лётчиков отношение к лётчикам военным бывало негативным. Я такое отношение не разделял. Я знал, что Олег человек очень ответственный, он скрупулёзно подходил к подготовке к полётам, из любой командировки он всегда привозил очень много материала — в этом отношении он был схож с Володей Горбуновым. Олег Антонович — лётчик нового поколения, и его теоретическая подготовка, его умение собраться, сконцентрироваться, его великолепная личная лётная подготовка всегда вызывали у меня большое уважение. Поэтому когда зашла речь о том, чтобы взять его на фирму, у меня не было ни малейшего колебания в правильности этого решения. Единственное, нужно было подгадать момент, чтобы его переход на фирму был оправдан. Такой момент наступил, и я думаю, что ни Олег, ни фирма не жалеют о таком важном шаге.

Олег стал настоящим «фирмачом», и фирма возлагает на него большие надежды. Я думаю, что у Олега большое будущее, хотя уже сегодня по достоинству оценён его вклад в развитие авиации — он стал Героем России и заслуженным лётчиком-испытателем России. Но я думаю, что главные успехи у него впереди.

15. СЛЁЗЫ В СТЕПИ

В своей книге я в основном рассказываю о лётчиках-испытателях, значительно меньше — о наших ведущих инженерах и техниках, нашем наземном составе. О них вообще не часто вспоминают публично и уж совсем редко пишут. С одной стороны, это понятно — их повседневная работа не видна всему миру и знают о ней только сами лётчики да специалисты. С другой стороны, есть в этом какая-то несправедливость — без них, без их самоотверженного труда мы бы не смогли поднимать в небо наши машины. В каждый из них вложена часть души этих скромных тружеников авиации, беззаветных её служителей. Мой долг — восполнить этот пробел и вспомнить этих людей, на протяжении многих лет выпускавших в небо меня и моих товарищей. Они этого достойны.

Я уже говорил, что на нашей фирме всегда был очень хорошие отношения между конструкторами лётчиками и техническим составом. У нас не было присущего многим другим фирмам разделения на «белую» и «чёрную» кость, мы общались на равных и относились друг к другу с большим уважением. Мы делали одно общее дело и были его фанатами — независимо от того, поднимались ли на самолётах в небо или готовили их к полёту на земле.

Наши ведущие инженеры и техники работали не покладая рук, подчас в невыносимых условиях — в лютый холод и знойную жару, когда солнце раскаляет самолёты так, что до них даже дотронуться страшно. И несмотря ни на что, уговаривать их было не надо. Достаточно было сказать: «Ребята, подходит боевая работа, её нужно срочно выполнить», — и всё. Они не уходили с аэродрома сутками, забыв про выходные, еду и сон — лишь бы успеть уложиться в срок. Такое истовое служение авиации не могло не вызывать у нас уважения.

Я был самый молодой лётчик-испытатель на фирме, меня все инженеры и техники любили и как-то по-особому, почти по-отечески опекали — многие из них были значительно старше меня. Но это не мешало нам вместе играть в футбол и проводить свободное время.

Конечно, я всегда знал, что те, кто оставался на земле, переживали за лётчиков, отправляя их в полёт. Но силу их переживаний я смог понять только после одного случая, произошедшего со мной. После него я увидел своих товарищей другими глазами и стал по-иному к ним относиться.

Я летел на задание на МиГ-25. На высоте 20 тысяч метров

мне нужно было поочерёдно остановить и запустить двигатели. В тот момент, когда я стал их останавливать, я вдруг услышал какой-то хлопок. Оказалось, у меня лопнул «фонарь», в результате произошла разгерметизация, вышло из строя радио, некоторые другие системы и приборы. Самое удивительное, что при этом самолёт остался «работоспособным».

После того как сработало компенсирующее устройство, произошёл наддув костюма и меня всего раздуло, как шарик. Управлять самолётом в таком виде довольно тяжело, но мне всё-таки удалось снизиться и запустить двигатели. И всё бы ничего, но я оказался лишённым связи. Радио, как я уже сказал, вышло из строя, рация, хоть и с помехами, работала только на «приём». Вдобавок ко всему при разгерметизации отказал и ответчик опознавания. В результате я пропал с экрана, и диспетчеры меня потеряли. Как только я выпал из их поля зрения, они, естественно, начали меня искать, а не найдя, забили тревогу.

Я слышал по рации их переговоры, понимал, что они испытывают, какой на земле поднялся переполох, — и ничего не мог поделать. Я пытался сообщить им о себе с помощью других средств связи — через АРК, сигнал бедствия. Безуспешно. Вся система оповещения вышла из строя. Тем временем Вадим Иванович Петров дал команду Володе Рябию лететь в район «трёхсотого» полигона и поискать меня там. Тот полетел и увидел какие-то горящие обломки. Не знаю, что это было, но все предположили самое худшее. РП приказал всем самолётам — а их в небе было около тридцати — немедленно садиться. Меня топливо уже «поджимало», и мне тоже надо было идти на посадку, но вклиниться без связи между садящимися один за другим самолётами было проблематично.

В конце концов мне это удалось, и я сел на дальнюю полосу. Надо было видеть лица людей, встречавших меня! Казалось, они видят самолёт-призрак, вынырнувший из небытия. Эмоции переполняли их. Среди встречавших я почему-то не увидел своего техника Колю Пономарёва. Оказалось, что когда он узнал о моей предполагаемой гибели, он ушёл в степь, чтобы никто не видел его слёз. Когда я увидел, как плачет — уже от радости — этот 45-летний мужчина, не стесняясь своих слёз, в моей душе всё перевернулось.

Одним из первых ко мне подбежал мой друг — ведущий инженер Володя Сыровой. Он что-то возбуждённо мне говорил, а я смотрю на него и — не слышу. Я уж грешным делом подумал, что оглох. Потом прислушался — нет, всё нормально — голоса людей, звуки аэродрома слышу. Это не я оглох, а Володя так перенервничал, что потерял голос. Губами шевелит, а из-за

спазмов произнести не может ни слова. Только часа через два он отошёл от нервного шока и смог говорить.

Меня тогда потрясла сила переживаний всей нашей технической группы. После этого случая я совершенно по-другому стал относиться к своим товарищам — техникам и ведущим инженерам. На многое я стад смотреть их глазами — глазами людей, которые хоть и не поднимались с нами в небо, но всегда душой были с лётчиками-испытателями. И каждая наша потеря отзывалась у них в сердце болью.

Я рад, что у меня есть возможность назвать этих людей поимённо. Это наши замечательные техники Володя Стручков, Лёша Смирнов, Валера Шмелёв Гена Чиндарев, Федя Горин, Жора Спицын, Володя Белов, Витя Корягин, Володя Кособреев, Миша Сафронов, Володя Абакумкин; инженеры Евгений Васильевич Киселёв, Саша Огнев (мы его называли «Огонёк»); ведущие инженеры Валера Уткин, Володя Сыровой, Слава Троицкий, Саша Манучаров, Валера Новиков, Слава Николаев, мои друзья Серёжа Поляков и Володя Романычев, а также Гена Муравлёв, Саша Дондуков, Василий Штыкало, Боря Чак и многие, многие другие.

Я всегда с благодарностью буду их вспоминать и помнить годы нашей совместной работы.

Часть V
СТРАНИЦЫ ИЗ ПОЛЁТНОГО БЛОКНОТА

1. РУССКИЕ «КОЛОКОЛА» НАД АНГЛИЕЙ

Фарнборо, небольшой английский городок в 70 километрах от Лондона, стал для нашей фирмы первым серьёзным испытанием на международной арене, первым выходом советской военной техники, представленной МиГ-29, на авиасалоны мирового уровня, какими по праву считаются Ле Бурже и Фарнборо. И в итоге — первым и весьма оглушительным её триумфом. Можно сказать и так: выставка, где авиационная и воздухоплавательная техника начала демонстрироваться впервые ещё в 1909 году, в сентябре 1988-го обрела своё второе рождение или, по крайней мере, второе дыхание.

Подготовка к ней велась весьма плотно, солидно и качественно. Надо было продумать всё до мельчайших деталей: вопросы пилотажного комплекса, маршрут и схему перелёта, переброску технического имущества и обслуживающего персонала. Требовалось также умение сотрудничать с инофирмами, показать товар лицом.

Мы организовали изучение английского и выполнили несколько полётов по командам на иностранном языке. Затем совершили технический рейс в Лондон, чтобы свести к минимуму возможные непредвиденные обстоятельства при перелёте. К слову, это был и первый полёт наших боевых самолётов над территорией бывшего вероятного противника, и первые мирные состязания нашей авиационной техники и конструкторской мысли с западной в реальном, а не заочном споре. Мы понимали, какая ответственность ложится на наши плечи, но с задачей своей справились и Отечество не посрамили.

Конечно, техника интересна в небе, а не на земле. Звёздным часом нашего МиГ-29 должны были стать демонстрационные полёты. Когда мы отрабатывали технику элементов и сам пилотажный комплекс в целом, я надеялся, что наше выступление не просто продемонстрирует возможности советской техники, но в чём-то и поразит Запад. Переборщить, правда, тоже не хотелось…

Как создавался комплекс того памятного показа? На фирме был собран богатейший материал для сопоставления. Мы просмотрели множество записей выступлений лучших европейских и американских самолётов того времени: F-16, «Миражей», F-18, F-15 с предыдущих авиасалонов. Разрабатывая стратегию и тактику показа, мы видели, что в композиционном плане и по многим компонентам выполнения фигур высшего пилотажа у нас есть явные преимущества. Например, мы на две

секунды быстрее проходили виражи, имели значительно меньший диапазон высот. Всё это, конечно, позволяло судить специалистам и зрителям о лётных качествах и боевых возможностях самолёта. Но всё-таки нужно было найти что-нибудь такое особенное, что послало бы соперника в нокаут. И мы это нашли. Такой фигурой высшего пилотажа, поразившей зрителей и участников авиашоу, стали «колокола», выполняемые нашими МиГами на малых высотах.

2. ПОДАРОК С БЛИЖНЕГО ВОСТОКА

Случайно или нет, но мы пришли к малым скоростям. Однажды, незадолго до начала подготовки к выставке, я попал в весьма неприятную ситуацию. При выполнении «петли» на небольшой скорости машина вошла в облака. Надо сказать, когда раньше — весьма эпизодически — мы попадали в режимы малых скоростей, то старались как можно быстрее из них выбраться. И здесь я действовал стандартно.

Попав на режим малой скорости, я перевёл ручку от себя в «нейтраль» (наиболее оптимальное для этих условий положение), однако самолёт всё равно вышел на закритические углы. Произошло сваливание, как называют неуправляемое движение самолёта на больших углах атаки. Причиной тому стала асимметрия (разнотяговость) в тяге двигателей при потере скорости (она составляла около 100 км/час) за счёт инерционного взаимодействия, если говорить научным языком.

Хотя оба рычага управления двигателями находились в одинаковом положении «полного форсажа» (максимальной тяги), один из двигателей давал тягу, соответствовавшую минимальному форсажу. А разница при этом, между прочим, составляет около трёх тонн!

С самолётом в этот момент происходит примерно то же самое, что с автомобилем на обледеневшей дороге — если вы в момент попадания на такой участок чуть вывернете руль и прибавите газу, машину начнёт крутить на дороге. К слову сказать, впоследствии этот дефект на двигателе МиГ-29 был устранён.

Но тогда мне было не до анализа, решение я должен был принять в считанные секунды, ведь высота была всего около тысячи метров, да ещё ориентироваться в облаках можно было только по приборам. Слава богу, машина в противоштопорном отношении была очень удачной, и когда я сначала выровнял тягу по минимуму, а затем поставил рули на «вывод», она как пробка выскочила из облаков и «штопора», и на высоте 500 метров я уже шёл на нормальных углах атаки. А к двумстам и вовсе был уже в «горизонте».

После этого случая мы провели тщательный разбор полёта. Я критически проанализировал перед своими коллегами свои действия. Итогом разбора стала докладная записка Белякову о необходимости срочно заняться изучением поведения МиГ-29 на малых скоростях. Мы провели громадную по объёмам работу и вышли не только на поведение самолёта на нулевых скоростях.

Мы проверили даже режимы, обычные для спортивных машин, но неведомые боевым самолётам, в том числе и «колокола». А идею этого пилотажа привёз с Ближнего Востока Борис Орлов. Об этом мало кто знает, но именно Борис впервые после командировки в Сирию и Ирак продемонстрировал в СССР полёты на малых и нулевых скоростях, на которых летали на наших самолётах арабские лётчики.

История эта началась во времена последней арабо-израильской войны. На нашу фирму стали поступать многочисленные нарекания со стороны арабских стран на силовые установки истребителей МиГ-21. Одна за другой летели первые ступени компрессоров. Наши конструкторы начали ломать голову: в чём тут дело? Мы поставляли нормальные, облётанные на различных режимах самолёты, помогали с техническим обслуживанием. Послали к арабам бригаду двигателистов, с ней полетел в свою первую загранкомандировку (мы все, как один, были невыездными) от лётного состава и Борис Орлов. Первыми его словами после возвращения были:

— Ну, ребята, и полетал я! Они гоняют на виражах на скорости 250 километров в час, да ещё на «форсаже» и «максимале».

Обычная минимальная скорость у МиГ-21 составляла 450–500 км/час, и когда Борис показал нам несколько режимов, на которых он летал с зарубежными асами (а это в том числе и околонулевые скорости), мы поняли, что арабы внесли в освоение нашего отечественного истребителя свою лепту. Это, кстати, и послужило главной причиной разрушения компрессора первой ступени двигателей МиГ-21. Из-за повышенных нагрузок, пульсаций на таких режимах лопатки ротора не выдерживали и разрушались.

Двигателисты хотели наложить ограничения на режимы работы двигателя, но доклад Орлова, который он сделал на фирме и в ГНИКИ, показал, что полётами на малых скоростях надо заняться вплотную, от конструкторов двигателя требовались мероприятия по усилению прочности первой ступени компрессора. А то, что эти режимы должны стать боевыми, уже не вызывало никаких сомнений. И начались полномасштабные испытания самолёта МиГ-21 по отработке полётов на малых и нулевых скоростях. В большей степени их провели военные лётчики ГНИКИ, которые своим методическим и твёрдым подходом убедили всех, что эти режимы должны обязательно использоваться в тактике воздушного боя. Это Герои Советского Союза В. Петров, Н. Стогов, В. Мигунов, заслуженные лётчики-испытатели Б. Грузевич, Н. Рухлядко, В. Урадов, Н. Казарян,

Ю. Маслов, Г. Скибин.

Конечно, когда одиночный самолёт летит против пары истребителей противника, выход на нулевые скорости считается большой ошибкой. Но тем не менее полёты на таких скоростях дают больше уверенности лётчику при пилотировании, больше свободы при выполнении режима, да ещё пусть небольшой, но, может быть, единственный шанс уйти от атаки противника. Хотя повторюсь, выход на малые скорости — это уже почти поражение. Побеждает тот, у кого больше энергии и кто эту энергию быстрее воплотит в занятие выгодного положения для атаки противника. Поэтому когда иные специалисты поучают с телеэкрана, что «кобра» и «колокол» — это режимы для победы в воздушном поединке, что они и другие схожие манёвры на малых скоростях являются панацеей от всех бед, то у профессионалов, тем более у настоящих воздушных бойцов, это всегда вызывает улыбку.

Если лётчик выходит на малую скорость, у него резко снижаются возможности для манёвра, а значит, и возможности противостоять манёврам противника. Кроме того, для выхода на нормальную скорость потребуется время, в течение которого атакующий его противник сможет выполнить несколько прицельных атак. А с учётом того, что наши нынешние конкуренты, как и мы, имеют на вооружении оружие всеракурсного действия, более высокоточное и высокоманевренное, чем раньше (я имею в виду ракеты ближнего боя), то практически результат боя предсказать несложно. И не в пользу самолёта, потерявшего скорость. Но с точки зрения экзотики и зрелищности эти режимы впечатляют и приводят в восторг не только неискушённого зрителя.

Как я уже говорил, выход на нулевые скорости может оказаться для лётчика в безнадёжной ситуации единственным шансом на спасение. Но при ведении воздушного боя и на пилотаже потеря скорости является одной из ошибок, и безопасность этих режимов во многом определяется чёткими действиями лётчика и надёжностью силовой установки.

Эта история всплыла в моей памяти в самый разгар подготовки к «Фарнборо-88». Одно дело — «колокола» на МиГ-21 и на большой высоте, и совсем иное — на «двадцать девятом». Никто не хотел первым лезть на рожон. Беляков понимал, что изучение поведения истребителя на режимах малых скоростей опасно. А раз опасно, то возможны потери. Момент для этого был не самый подходящий: месяцев через восемь машина должна была лететь для показа в Лондон, одновременно с этим МиГ-29 должен был широко поступить в строевые части, где его знали и любили, но его быстрому продвижению всё время мешали какие-

то недоработки.

В такой острый момент в судьбе фирмы её руководству вряд ли нужны были подобные опасные испытания, и всё же мне удалось убедить Ростислава Аполлосовича Белякова и Михаила Романовича Вальденберга в необходимости их проведения. Они пошли на них, а после успешного проведения полномасштабных испытаний самолёта на режимах малых и нулевых скоростей я предложил сделать «колокол» и «поворот на горке». Сделали — и все убедились, что самолёт очень здорово выполняет эти фигуры.

Затем сама собой пришла мысль попробовать выполнить эти фигуры внизу, на той высоте, на которой выполняет на публике фигуры высшего пилотажа Як-18. Мысль-то пришла, но сразу же показалась чуть ли не сумасшедшей, появились сомнения. Поначалу было даже трудно представить, что у самой земли самолёт зависает на малой, а затем и нулевой скорости, далее скользит вниз… Эффект должен быть потрясающим!

И мы начали потихоньку спускаться к земле: всё ниже, ниже и ниже. Помню, как я вышел на тысячеметровый уровень — с высоты 500 метров поднялся до 1500 и сотворил «колокол». По-моему, в этот день полаэродрома сбежалось смотреть на мой пилотаж. Все были возбуждены, ведь «колокол» впервые «прозвенел» не где-то высоко в небе, а прямо на глазах у случайных зрителей. Хотя «прозвенел» ещё достаточно высоко. Когда я приземлился, наш ведущий инженер Валера Уткин подошёл ко мне и сказал:

— Тёзка, а давай удивим весь мир и сделаем «колокол» в Фарнборо!

О Валере Уткине хочу сказать особо. В принципе, все ведущие инженеры микояновской фирмы, проводившие испытания, были очень грамотными и инициативными специалистами, но даже среди них Валера выделялся своим высочайшим профессионализмом. Он мог быть слесарем, механиком, инженером по эксплуатации, расчётчиком, техническим руководителем… К тому же он был единственным среди инженеров, кто мог летать самостоятельно, нередко он летал с Федотовым, а потом и со мной на спарке МиГ-29, и МиГ-29УБ. Он был простым и добрым человек но в то же время очень принципиальным. Валера никогда не боялся высказать начальству своё мнение, если оно отличалось от «генеральной линии».

Но постановка задачи была строгой: выступить надёжно, так надёжно, чтобы все почувствовали, что наша техника хотя бы не хуже западной. Но подспудно конечно, лелеялась мысль, как бы ошарашить наших оппонентов. А «колокол» и «поворот на горке» были как раз теми элементами, которые могли бы конкурентов,

считавших нашу машину худшей, нокаутировать.

Все эти мечты давно зрели в моей душе. Но их осуществлению мешало одно, но весьма тяжёлое сомнение, о котором знал и Валерий Уткин. Когда дело дошло до работы у земли, мы начали делать полёты по телеметрии и записям КЗА (теодолитная запись по радиометрии). Вместе с сотрудниками ЛИИ мы наработали очень большой материал. И вот запись одного из полётов повергла меня в уныние и тревогу.

Читатели, возможно, не знают, что такое «колокол». Самолёт идёт вверх, сбрасывает скорость до нуля и зависает на мгновение на вертикальной траектории. Потом начинает опускаться на хвост, затем — на нос, а затем энергично скользит вниз: получается нечто вроде колокола. Так вот, статистика показывала, что общая потеря высоты при исполнении этой фигуры достигала в среднем порядка 500 метров, при этом на падение машины на хвост приходилось от 80 до 150 метров. Но в одном из полётов эта потеря составила целых 600 метров.

Это был один-единственный случай, но почему он произошёл, не было понятно никому — ни нам, ни учёным Лётно-исследовательского института. Мы провели ещё не одну сотню подобных режимов, и всегда теряли на скольжении хвостом вниз не более 150 метров. Но всё равно тот злополучный режим сидел в моём сознании как гвоздь. Представьте себе, мы делаем дома две тысячи «колоколов», приезжаем в Фарнборо и там напарываемся именно на тот, уже роковой режим. Ведь тебя никто не будет спрашивать, какова была вероятность ошибки, которая привела к трагедии…

Надо было докопаться до причин того случая, и я запретил своим пилотам тренироваться на высоте менее тысячи метров. Я понимал, что все уже заражены идеей Валерия Уткина вставить «колокол» в программу показательных выступлений в Англии, но твёрдо стоял на своём. Тем более что ни Беляков, ни Вальденберг даже не помышляли об этом. Они были категорически против. Жизненность «колокола» надо было доказывать документально. Встретив Уткина на КДП, я объяснил ему ситуацию и попросил:

— Давай, Валера, поднимем все материалы заново, проанализируем все без исключения полёты. Просидим день, два, неделю, но, может быть, что-нибудь найдём.

И мы это нашли, в очередной раз просматривая нестандартный режим. Его более строгий анализ показал, что при потере 200 метров высоты произошёл сбой регистрирующей аппаратуры, и по инерции машина «накрутила» ещё 400 метров. А на этот сбой наложился ещё и режим выхода из пикирования. Совпали отметки высот. Данный сбой чётко просматривался и в

другой записи.

Но даже этих 200 метров было многовато. Тогда мы обратили внимание на то, что угол наклона вертикали в том режиме составлял почти 90 градусов. После этого мы провели ещё несколько десятков полётов. При этом выполняли «колокол» при аналогичном остатке топлива и уменьшенном угле наклона траектории при введении в вертикаль. С учётом этих ограничений и вновь полученной информации о «прокольном» режиме можно было принимать решение — выполнять «колокола» в Фарнборо или нет.

Когда я в первый раз заикнулся об этом Михаилу Романовичу, он просто отмахнулся:

— Я не хочу этого слышать. Вы не понимаете всей серьёзности задачи, которая стоит перед вами.

Но я приехал к нему не с пустыми руками, а с документами и материалами полётов, показал несколько тысяч «колоколов», в том числе тот злополучный, который меня больше всего беспокоил, пояснил принятые меры защиты от непредвиденных ситуаций и пригласил его на полёт. И вот он приехал в Раменское и увидел «колокол», который мы выполняли уже на малой высоте… Надо было видеть его загоревшиеся глаза. Одно дело — рассказы, и совсем другое — прочувствовать живьём этот режим у себя над головой. Словом, Вальденберг высказался «за», хотя заметно волновался.

Затем пришло время убедить и Белякова. Его мы пропустили сквозь строй тех же объяснений. Нас поддержал и Григорий Александрович Седов. Он теперь являлся главным конструктором будущего многофункционального истребителя, но тем не менее был привлечён нами в качестве эксперта и главного авторитета в лётных испытаниях. Мнением своего бывшего шеф-пилота на фирме всегда очень дорожили.

В общем, совместными усилиями было принято смелое решение показать «колокол» на высоте демонстрационных полётов спортивных самолётов. Но если у легкомоторных самолётов проблем с фигурами высшего пилотажа не возникало, то у боевых машин главным было обеспечение устойчивости работы силовой установки.

Мы понимали, что по большому счёту и на МиГ-29 в боевой обстановке «колокола» редко применимы, разве что как последняя соломинка для утопающего. Кроме того, когда лётчик «заблудится» во время ведения маневренного воздушного боя (как учебного, так реального), он должен знать: ничего страшного не произошло, это не такая экстремальная ситуация, при которой необходимо немедленно покинуть самолёт, движение машины на

нулевых скоростях может быть управляемым, и из этого можно извлечь определённую выгоду.

Главное, мы должны были чётко показать в Фарнборо работу силовой установки МиГ-29 на околоспортивных режимах полёта. Ведь его силовая установка — это не простейший поршневой движок, как на спортивных самолётах, а мощнейший и сложнейший двухконтурный реактивный двигатель. И если на режимах малых скоростей, когда имеются обратные токи воздушных потоков, удастся доказать устойчивость работы силовой установки, её высочайшую надёжность, для многих авиаспециалистов будет ясно: такой двигатель в воздушном бою с переменными режимами работы, при резких изменениях траектории движения во всех плоскостях заслуживает самой высокой оценки. Лётчику не надо постоянно следить за тем, как работает его силовая установка. Он справедливо будет считать, что его двигатели надёжны, как железная палка.

Для обычной публики «колокол» — это просто цирковой номер. А вот на авиационных специалистов, которые впервые видят эту фигуру, он неизменно производит эффект разорвавшейся бомбы. До сих пор, начиная с памятного 1988 года, «колокола» повторили лишь несколько зарубежных самолётов. Да и то они выполняют эту фигуру на большой высоте. Когда мы познакомились с результатами испытаний самолётов наших конкурентов, то увидели, что они проигрывают нам и с точки зрения надёжности силовой установки, и с точки зрения аэродинамики и чистоты выполнения данного режима. Ну а такую фигуру, как «поворот на горке», до сих пор никто, кроме нас, в мире не делает. И мы гордимся, что такой режим способен выполнить фактически один МиГ-29.

3. ДОРОГА В «ЗВЁЗДЫ»

Когда дело дошло до выбора лётчиков для участия в авиасалоне, я остановился на Романе Таскаеве и Анатолии К. Начнём с того, что на тот момент, пришедшийся на смену поколений лётчиков-испытателей, они были уже опытными пилотами фирмы. Каждый из них имел свой почерк и стиль пилотирования, которые как бы дополняли друг друга. Анатолий вёл более темповый пилотаж, но фигуры его были не совсем чёткими и классическими. Но за счёт энергичности и резкости пилотирования, особенно в сырую погоду, то и дело блестящие на виражах концевые срывы выглядели очень эффектно. У Романа техника пилотирования была более чистой и красивой, к тому же он мог придать своему комплексу и нужный темп. Словом, оба они хорошо смотрелись в небе.

Медленно, не торопясь, я вводил их в форму, устраивая небольшие «показухи» то для главных конструкторов, то для Управления лётной службы ВВС, то для представителей министерства. Это прививало лётчикам чувство постоянной готовности к демонстрационным полётам. Постепенно они свыклись со своей ролью, и когда выходили в небо уже перед большими трибунами, были почти хладнокровны и уверены в себе. В какой-то момент я вдруг заметил, что у них уже начал развиваться некий соревновательный дух. Чтобы прекратить нездоровую конкуренцию (ведь им предстояло соревноваться с нашими зарубежными коллегами, а не друг с другом), мне пришлось сразу определить, что первым номером в Фарнборо будет А.К., а вторым — Роман Таскаев. Хотя это было чисто номинальным решением. Первый номер, скажем, должен был выполнять свой полёт сегодня, а второй — на следующий день авиасалона. Тем более что Роман летел в Англию на боевой машине, а Анатолий — на спарке. Роман, кстати, выделялся своей большей уравновешенностью, заражённостью на полёт, всегда внимательно следил за происходящим и — что немаловажно — лучше владел английским языком.

Перед самым вылетом в Лондон я добился у генерального возможности вывезти наших лётчиков в Феодосийский профилакторий, что находится в небольшом местечке Морском на берегу Чёрного моря, где мы занимались физическими тренировками и набирались сил. Необходимо было сделать небольшую паузу в полётах, сменить род занятий и ориентацию физических нагрузок, чтобы сошла на нет психологическая усталость, произошло накопление нервной энергии и появилась

жажда к работе — к выполнению главной задачи на авиасалоне в Фарнборо.

Лётчик всегда хочет летать, но я чувствовал, что нужна передышка в жёстком ритме полётов. И расчёт наш, кажется, полностью оправдался. Перед вылетом в Англию и Анатолий К., и Роман Таскаев находились в великолепной физической форме. Их блестящее выступление в небе над Фарнборо складывалось из многих компонентов, в том числе и из продуманного подхода к предсалонной подготовке. Успех часто слагается из многих, несерьёзных на первый взгляд мелочей. Таких, например, как спортивная одежда.

Это сейчас всё можно купить за свои деньги, а тогда ведь ничего достать было невозможно. И я хочу выразить благодарность Управлению по футболу и хоккею, которое возглавлял мой друг Вячеслав Колосков. Он нам помог, и нас одели как членов сборной команды СССР по футболу. И когда мы в Лондоне, а затем в Париже занимались физподготовкой, нам не стыдно было выйти на зелёную лужайку перед объективами фоторепортёров и телеоператоров. Экипировка была великолепной. Форма сборной Союза смотрелась па нас замечательно. Мы все, как один, были одеты с иголочки. И эта мелочь заставляла нас чувствовать себя увереннее. Мы действительно представляли СССР. Для нас это был своеобразный чемпионат мира, где мы выступали дебютантами. И на этом Чемпионате мира мы заняли первое место.

4. ШОУ НАЧИНАЕТСЯ С ХАОСА

Худо-бедно, но мы подготовились к шоу, которое носило название Международного авиационно-космического салона и было организовано Обществом британских аэрокосмических компаний. Впрочем, тогда мы называли всё это выставкой, поскольку вошедшее ныне и у нас в моду словечко «шоу» связывалось тогда в нашем сознании с чем-то очень лёгким. Больше всего на эту роль подходила эстрада или даже стриптиз…

Потом мы поняли, что это нормальное обиходное слово, которым именуют любое значительное представление с широкой зрительской аудиторией, и сами стали интенсивно его внедрять где надо и не надо. Но на заре нашего проникновения на Запад слово «шоу» вызывало определённую аллергию как у партийно-государственного руководства, так и у нас.

Это было благодатное время мечтаний. К власти пришло новое молодое поколение руководителей, сменивших дряхлеющее Политбюро. И нам казалось, что на этой волне новые политические лидеры по-современному будут управлять страной и наконец двинут нашу застоявшуюся махину вперёд по более динамичному курсу. Но, к сожалению, уже первые пространные речи Горбачёва вызывали некоторое непонимание. Хотя его свободная манера держаться — даже при некотором косноязычии — импонировала большей части населения. Но постепенно его многословность и загрузка нашего сознания пустыми проповедями начали приводить в уныние. Затем последовало разочарование. Особенно у представителей военно-промышленного комплекса, составлявшего у нас, чего греха таить, 85 процентов всей промышленности и ориентированной на него науки. Они уже тогда поняли, куда ведут нас забываемые ныне перестройки и ускорения.

Дальше — больше. Мы не видели твёрдости во внешней политике. Ведь даже «старческое» Политбюро постоянно заявляло миру о себе как о мощной силе. И нашу державу называли великой не за огромную территорию, а за могущественный военно-промышленный потенциал. Смешно было видеть, как рейтинг Горбачёва по мере его падения у собственного народа неуклонно рос на Западе. Всё это напоминало шоу, когда давались какие-то определённые демократические свободы, небольшие экономические послабления, но коренной перестройки экономики, о которой мы мечтали и которая наметилась было с приходом Андропова, мы не видели. Вместо этого чувствовались всё более хаотичные изменения в экономике

и политике. Сильное, отлаженное государство становилось всё более слабым и бестолковым, что не могло не вызвать в наших душах ничего, кроме горечи. Когда я вспоминаю это время, на память неизменно приходит забавный и в то же время горький эпизод, связанный с моим посещением Генерального штаба. Накануне очередной загранкомандировки мы приехали в Управление внешних сношений. Надо сказать, что Генштаб в моём сознании всегда ассоциировался с неприступной цитаделью, символизирующей мощь всей нашей военной махины. Это была святая святых. И если даже какие-то институты власти могли пошатнуться, допускал я, то Генштаб был непоколебим и воспринимался как верх стабильности.

Я впервые оказался в его стенах. Всё было как в хорошем храме — монументализм, тяжеловесная архитектура всей своей массивностью давили на человека. И точно так же, как в церкви, ты ощущал себя малой песчинкой и видел, насколько велик Храм, олицетворяющий деяния Всевышнего, земные деяния Спустившегося с Небес. И когда мы входили в эту махину, открывая огромнейшие дубовые двери с полуметровыми бронзовыми ручками, меня охватил трепет уважения.

Но вот мы сели за обширный дубовый стол и начали беседу… Вдруг моё внимание (профессиональная привычка оглядываться вокруг) привлекла картина, поразившая меня до глубины души. Я увидел, как, не таясь, четыре мышки пробежали почти по центру просторного кабинета. Всё! Заместитель начальника Управления что-то говорил, делился впечатлениями, давал нам, наверное, нужные советы… Но мне уже ничего не лезло в голову. Я вспомнил ленивого кота, позёвывающего на коврике в коридоре этого храма военной мысли. А ведь я был уверен, что в учреждении такого уровня всё должно происходить по уставу: ни пылинки, ни соринки, не говоря уж о грызунах. И никаких отклонений в сторону штатского уюта и домашней символики!

Когда я увидел в коридоре кота, меня это неприятно кольнуло. Но когда я увидел ещё и мышей, пробегающих по кабинету!.. Думаю, его хозяин их тоже видел, но, ни одним мускулом не дрогнув, продолжил свою речь. Более того, он уловил мой взгляд и ответным взглядом как бы сказал:

— Ну что же вы, Валерий Евгеньевич! Это сущие пустяки по сравнению с масштабами вопроса, из-за которого вы пришли сюда. Так что не отвлекайтесь!

Я вдруг почувствовал, что в этом здании, где мыши спокойно бегают днём по кабинету одного из начальников среднего уровня, а кот ничего не делает, начались уже совершенно другие, необратимые процессы, настали другие времена и нравы.

Я понял: наше государственное здание не такое уже мощное, как кажется, если не сказать больше. То есть с внешней стороны оно выглядит ещё капитально, а внутри уже одна труха. Обычно я задаю много вопросов, но здесь уже никого не слушал и думал о другом. О том, что разваливается страна, и в этой, последней, быть может, её цитадели уже нет ни порядка, ни былой мощи — одна только видимость.

5. ТРИУМФ В ФАРНБОРО

А потом… А потом мы прилетели в Лондон. Авиасалон начался для нас со знакомства с авиаспециалистами различных стран, с руководителями делегаций и лётчиками-испытателями многих авиационных держав, знаменитых на весь мир фирм — наших оппонентов и конкурентов.

Распорядок дня был достаточно жёстким. Подъём в 6 часов утра, в 7 уже отходил автобус. С 9.00 до 18.00 мы с Вальденбергом находились у самолёта и практически от него не отходили. Шли постоянные встречи и интервью. По вечерам нам приносили список желающих встретиться с нами. Среди них были и потенциальные покупатели, и специалисты, желающие поближе познакомиться с нашей техникой. Мы были открыты для общения, но при этом отлично понимали, что такое разведка, и знали, что найдётся немало желающих «поближе познакомиться» с секретами МиГа и его технологий. Мы чётко провели грань между дозволенным и непозволительным.

Многое мы узнали и о соперничающей с нами технике. Сравнения показывали, что движение идёт примерно в одном русле. Но философия нашего подхода к развитию авиации была глубже. Мы видели свои пробелы, прежде всего в элементной базе, авионике и электронике боевого комплекса, который имелся у нас в то время. Весовые габариты и объёмы нашего оборудования того времени были слишком велики, силовые приводы — громоздкими и тяжёлыми. Мы понимали наши резервы. И если бы мы могли взять на вооружение зарубежные технологии, в том числе в области автоматики двигателя, автоматики управления силовыми приводами, то могли бы создать такую «ласточку», которая на десяток лет опережала бы их лучшие образцы.

Но что есть, то есть. И тем не менее, уступая в элементной базе электроники, отставая в автоматике управления силовой установкой, мы создали самолёт, который не только не уступал, но и превосходил западные образцы. Это же показали и первые демонстрационные полёты Анатолия К. и Романа Таскаева. Ставка на нулевые и минимальные скорости оказалась верной. С раннего утра до позднего вечера толпы народа рассматривали только наш самолёт, площадки вокруг «Миражей», «Фалконов» и «Торнадо» были практически пусты. Не было ни одной местной газеты, где бы не пестрели фотографии МиГ-29. Организаторы авиасалона тут же уловили настроение публики и, как опытные шоумены, переместили нас на финал ежедневных

демонстрационных полётов, чтобы задержать подольше публику на аэродроме. Мы гордились тем, что заканчиваем дневную программу, а наше родное крылатое детище вызывает такой интерес.

Не надо объяснять, насколько я был доволен. Был доволен и Беляков. Помню, приехал председатель ВПК, и я доложил ему о результатах. Он воспринял доклад с нескрываемым удовольствием, хотя я прямо говорил не только о положительных, но и негативных вещах. К примеру, о том, что нас поместили в трёхзвёздочный отель — в общем, неплохой по нашим меркам, но при этом нам недоставало полноценного питания. Платили нам всего по 23 доллара в сутки, а на эти деньги не то что не разгуляться, но и питаться так, как необходимо пилотам, летающим на больших перегрузках, не было никакой возможности. Мы, конечно, по старому советскому обычаю, много провизии привезли с собой — икры, хорошей отечественной колбасы — и из-за отсутствия денег ужинали у себя в номерах. Но это было не только не нормально, но и постыдно. И я потребовал, чтобы лётчиков кормили лучше.

Когда я говорил об этих недостатках, во мне бурлили противоречивые чувства. Задание, которое нам дали, мы выполнили. Мы стали первыми. И выступили не просто успешно, а блестяще. Наша программа была признана фантастической, а выступление — триумфальным.

6. ПЯТЬ ЛИТРОВ ЧЕРНОБЫЛЯ

Фарнборо запомнился мне ещё двумя случаями, заставившими впервые задуматься о тех вещах, на которые мы прежде не обращали никакого внимания. Как, например, мы обслуживаем самолёты? Везде, всегда и при любой погоде. Вот и в Фарнборо: льёт беспросветный дождь, раздаются раскаты грома, а мы решили, пока суть да дело, заправиться. Вокруг никого нет, все попрятались по павильонам… И вдруг на большой скорости к нам подъезжает огромная машина, да ещё с пушкой. Наставили её на нас, что-то кричат. Мы ничего не можем понять. И продолжаем своё дело. И только из разговора с рассвирепевшими сотрудниками поняли причину их ярости.

Оказывается, по всем западным наставлениям, регламентирующим техническое обслуживание, в период предгрозового ожидания проводить его категорически запрещено, тем более заправку самолётов. А у нас это всё считается нормальным. Англичане снова были в шоке, но на сей раз уже не от лётных качеств нашего истребителя, а от нашего пренебрежения к собственной жизни и безопасности окружающих.

Другой эпизод был ещё более печальным. Не секрет, что когда занимаешься регламентными работами на силовой установке, образуется и сливается небольшой отстой, часто самопроизвольный. Поэтому у нас под двигателями стоял поддон. В нём набиралось где-то 5–7 литров отработанных масел и керосина, которые потом и сливались.

Вдоль всей бетонки на местном аэродроме располагались большие отверстия для стока воды. Мы подумали, что туда можно сливать всё что угодно. И слили! Через какое-то время к нам подъехал вице-президент авиасалона и что-то скороговоркой начал кричать. Да так, что наши переводчики ничего понять не могли. Мы попробовали его успокоить, но тщетно. Откровенно говоря, я даже подумал, что у нас что-то стряслось на Родине или что-нибудь случилось с одним из членов делегации. Тут и мы начали волноваться. Оказалось, у них со смотрового поста на КДП ведётся чёткий визуальный контроль за техническим обслуживанием каждого самолёта. И когда наблюдатели увидели, что наши техники сливают отработанные нефтепродукты в дренажную систему лётного поля, они просто взбесились. Случившееся для них было не просто ЧП, а диким и непонятным поступком. К экологии у них относятся бережно и щепетильно, как к своей жизни. Чиновник, запинаясь, рассказывал нам, какой огромный вред мы нанесли Англии и здоровью её населения.

Потому что через сутки наши сливы попадут в ближайший водоём, а оттуда — в лондонский водопровод.

Честно говоря, едва ли не впервые я всерьёз задумался тогда об экологии. Наше наплевательское отношение к окружающему нас миру раскрылось мне во всей своей смертоносной сути. Что говорить о нас, если англичане паникуют из-за пяти литров нефтегрязи, спущенных в стоки в 70 километрах от Лондона! Невообразимый ужас в их глазах говорил красноречивее всяких слов, насколько безответственно и безжалостно мы относимся к природе. А ведь мы часто сбрасывали топливо прямо в воздухе, а уж на аэродроме вообще никаких проблем с этим не видели — сливали отстой в землю прямо рядом с самолётом. А масло? Оно вообще сливается сотнями литров.

Мне вдруг вспомнился Волгоград и аварийный сброс вредных веществ в Волгу. Мы смотрели на неё с крутого склона и не понимали, что происходит. Великая русская река напоминала пенистую жидкость для мытья унитазов. Мне объяснили — это плыла рыба вверх животами. Такое зрелище продолжалось более полутора суток. Потом всё забылось, и только в Лондоне эта картина всплыла в моей памяти.

Я понял, почему за границей такие чистые парки и скверы, почему так зелены знаменитые газоны, почему так много в городах растёт ежевики и легко дышится даже на улицах с оживлённым автомобильным движением…

Существует теория Единого планетарного дома согласно которой планета реагирует на пренебрежительное отношение к ней природными катаклизмами. И то, что чернобыльский звонок, прозвучавший предупреждением всему человечеству, раздался именно в нашей стране, имеет глубокий философский смысл, выразить который можно словами: «Побойтесь Бога, люди, и посмотрите на то, что вы делаете с Землёй!»

Летая над Россией, над её Крайним Севером и югом, над необъятными пространствами Сибири и Дальнего Востока, постигаешь все «достижения» нашего варварства. Когда-то мне казалось, что тайга — это бесконечный лесной массив, которому никогда не будет конца и края, что лесодобывающие предприятия — малая песчинка в океане сибирского леса, соломинка в огромном стогу сена. Но после того как я увидел реки, заваленные лесом, голые, на сотни километров, поляны, где когда-то рос знаменитый кедр, я понял, что при нашем плановом, в худшем смысле этого слова, хозяйстве от всего этого богатства скоро не останется ничего. Одни составляют план по вырубке леса, другие — по его доставке к реке, третьи по сбросу, а четвёртые — по выгрузке брёвен из реки. Каждый отвечает за

свой участок. За природу — никто!

Все мы знаем о бескрайних землях Сибири, о её золотых подземных кладовых, о сибирском звере, пушнине и рыбе. Но когда ты воочию видишь чистейшую в недавнем прошлом реку, на десятки километров загромождённую ныне никому не нужными брёвнами, забитую топляком, смотришь на эту гниющую плотину нашей бесхозяйственности, с горечью думаешь: как же это мы, люди, пользуясь дарованными благами щедрой природы, сами же наносим ей удар в сердце!

Я помню, как в 70-х годах бегал на зарядку в Иркутске и пил воду прямо из Ангары. Думаю, сегодня такая идея придёт в голову только сумасшедшему.

Помню, как в Комсомольске-на-Амуре мы ловили рыбу, ели икру и восхищались чистотой реки. Сегодня рыба, выловленная в Амуре, опасна для жизни, не говоря уже об амурской воде. Я восхищался когда-то красотами нашего Крайнего Севера. Когда за полтора летних месяца бурно расцветает природа. Когда на твоих глазах вырастает трава и распускаются цветы. И всё это, как при ускоренной съёмке, происходит буквально за несколько дней. Ещё утром ягоды были зелёными, а уже к вечеру приобретают зрелую окраску. А назавтра их уже можно есть. Сегодня северяне говорят, что уж лучше бы лето никогда не наступало. Почему? — спрашивали мы. И перестали задавать этот вопрос, когда увидели, насколько зловонна, нечиста и опасна для жизни сегодняшняя тундра, захламлённая промышленными и иными отходами — плодами разрушительной деятельности человека. Особенно неприглядны эти всё более разрастающиеся язвы, когда начинает таять и сходить снег с этой некогда благодатной земли.

Что же мы творим с Землёй?! Почему стала рваться живительная связь природы с вышедшим когда-то из её кущ человеком? Чем больше вдумываешься в то, что мы делаем на Земле, тем более справедливым кажется удар, который нанесла человечеству в Чернобыле предупреждающая нас Природа. И думается, если человек, технократическое общество в целом не остановится, следующий её удар станет последним…

7. НЕБО И СУЕВЕРИЯ

Многие из тех, кто хорошо знает лётчиков, говорят о них как о чрезвычайно суеверных людях. Сами же знаменитые наши пилоты, выступая перед аудиторией, на вопрос о дурных приметах, чёрных кошках и т.д. всегда отвечали в том духе, что, мол, советским лётчикам не страшны любые преграды. Я же, откровенно говоря, поначалу об этом не задумывался. В детстве вместе с ребятами мы храбро заявляли, что не верим в дурные приметы, но, завидев перебегающую дорогу кошку, на всякий случай старались пропустить кого-то вперёд, а сами ждали, когда прохожий переступит пугающую черту. И тут же радовались, что обманули человека, не знавшего о пробежавшей кошке. Потом всё это ушло. Когда делаешь серьёзное дело, как говорится, плюнешь и на чёрную кошку.

Когда я уже стал летать, то с интересом смотрел зарубежные фильмы, где показывались и суеверные привычки заморских асов. Один перед вылетом приклеит к крылу жвачку, другой постучит по колесу. У каждого были свои прибамбасы. Думаю, эти действия были нужны моим коллегам в основном для поднятия тонуса. Впрочем, ношение талисманов, заветных сувениров и меня не обошло стороной. Конечно, если вместе с вами находится какая-то вещь и всё у вас идёт прекрасно, вы вроде бы как и не думаете о её магической силе. И лишь когда вы её забываете и с вами в этот момент что-то случается, вы начинаете сопоставлять эти обстоятельства. А дальше вы снова носите свой талисман, и всё опять идёт как по маслу. И эта вещица мало-помалу становится как бы катализатором вашего хорошего настроения и психологической устойчивости. Пусть она повышает их всего процентов на 15–20, но, может быть, их-то как раз вам и не хватало. При этом не важно, помогает ли она вам на самом деле или нет. Я считаю, что при работе, связанной с риском, если тебе это помогает, не надо от этого отказываться. Что-то, наверное, в этом есть. Я не верю в какие-то сверхъестественные силы того или иного талисмана, но раз он вам помогает, то и слава тебе, Господи!

Точно так же и с приметами. Если они повторяются и всё у вас идёт удачно, то вы невольно становитесь едва ли не заложником этих примет. Но пусть уж лучше ваш организм, как камертон, прислушивается к тональности того или иного события, которое вы называете приметой, чем…

Приведу несколько примеров. Сказать, что я очень суеверен, не могу. Но у меня есть свои приметы, которые мне помогали. Я,

конечно, знаю, что они идут вразрез с верой в Бога, но, может, этот небольшой грех Всевышний нам простит. К сожалению, никуда от этого не денешься.

Например, я еду на аэродром и встречаю похоронную процессию или вижу что-то связанное с ней — венок, женщину в чёрном платке. Значит, всё будет хорошо. Здесь вообще дикий контраст: у людей горе, сама похоронная атрибутика уже навевает грусть, а у меня невольно появляется мысль, что всё должно быть хорошо. И вроде бы и стыдно об этом говорить, но это так. Даже мои близкие друзья — Валера Зайцев, Шурик Токаев, завидев по дороге гроб или венки, говорили, что раз Валерка с нами и он увидел покойника, значит, нам должно повезти.

Была у меня и другая примета. Если я еду, допустим, в своей машине и кладу локоть на её дверцу, то меня обязательно настигнет «непруха». А это значит, летать я сегодня не буду. Дело дошло до того, что буквально каждый раз, когда я клал локоть на дверцу, что-то случалось или с самой машиной, или с самолётом, или с погодой, или с управлением полётами.

Многие считают, что лётчик-испытатель летает много. Нет, к сожалению, он летает не так уж много, хорошо, если в неделю сделает пять-шесть полётов. Бывали, конечно, времена, когда я делал в день по восемь-десять полётов. Но это было крайне редко, когда кто-то улетал в командировку, наступал наплыв работы и ты летал за двоих.

Рабочий день в авиации начинается с 8-9 утра и может заканчиваться за полночь. Так было и во Владимировке, и в Жуковском. Но это рабочий день. А так придёшь утром на аэродром, подготовишься к полёту, что-то сорвалось, и потом, дай бог, взлетишь поздно вечером. А нужно обязательно уложиться в график. И ты сидишь у себя в лётной комнате и ждёшь у неба погоды, вспоминая, как не удержался и положил от жары свой локоть на дверцу машины.

Один раз я решил: всё, надо бороться с вредными суевериями. И задумал подгадать такой момент, когда будет много полётов, погоду Бог даст изумительную, а из лётчиков на станции буду один я…

Кстати, если говорить точно, эта примета сбывалась не всегда на сто процентов. Но то, что какая-то связь с везением существовала, было совершенно бесспорно. И вот такой день настал. Погода звенела на все сто, видимость была за пару-тройку горизонтов. За всю свою лётную жизнь я ещё только два-три раза видел нечто подобное, когда, взлетая над Владимировкой, можно было увидеть почти что низовье Волги. Такая фантастическая

видимость бывает только на Крайнем Севере. Боря Орлов летал там именно в такую погоду. Изумительно прозрачная атмосфера. Не то что мы говорим: погода миллион на миллион. Но воздух настолько прозрачен, что всё дальнее кажется расположенным рядом. Такая погода во Владимировке могла продержаться только ещё пару дней. Над южными степями России стоял мощный антициклон. Я был один, и мне предстояло выполнить полётов двенадцать…

Помню, везёт меня на точку наш шофёр Коля Кантемиров, молодой парень, и я ему говорю:

— Ну, Коля, сегодня мы будем отучаться от дурных привычек.

— А что такое, Валерий Евгеньевич?

— А ничего.

И только я занёс локоть над дверцей, как Коля осуждающе сказал:

— Валерий Евгеньевич, локоть уберите. А то полётов не будет.

Николай уже знал наизусть мои привычки и следил за ними. Я ему говорю:

— Коля, успокойся, всё будет в порядке, туши свет.

Приезжаем на аэродром, я в хорошем настроении докладываю, что сделаю двенадцать полётов. Все вздыхают — когда, мол, ты успеешь. Я их успокаиваю, говорю, что успею, и, сев в машину, довольный собой, всю дорогу локоть держу на двери, выставляю ладонь в окно, ловлю ветер. И тут меня вызывают по рации в штаб на дополнительный разбор. Приезжаю, и мне говорят, что поступила команда «Электрон». Она означала, что в радиусе 200 км от нашей базы появились иностранцы, у них, возможно, имеется аппаратура электронной разведки, и поэтому полёты с использованием радиотехнических средств, станции прицела, станции разведки, в том числе и с передачей телеметрической информации, запрещаются. Фантастика, но восемь моих полётов сразу вылетели в трубу. На фоне моей приметы это прозвучало просто убийственно. Но всё же я подумал, что и четыре оставшихся полёта — тоже неплохо.

Приезжаю на площадку. Всё готово. Первый полёт был на аварийный сброс подвесок, что должен был зафиксировать «фотограф». Второй — на облёт двигателей. Третий — на пилотажные характеристики… Словом, все четыре не были связаны с включением радиотехнических средств. И тут пошло-поехало! Один полёт отбивается, потому что не готов «фотограф» — тот самолёт, с которого фиксируется выполнение задания. Другой откладывается из-за обнаружения на самолёте течи в месте стыковки двигательной системы с корпусом.

Остаются два самолёта.

Я уже, что называется, дрожу как осиновый лист. Думаю, Господи, неужели эта дурная примета сбудется! Это же будет просто кошмар! Двенадцать полётов запланировано, погода звенит — а ты не можешь взлететь! И вот хотите верьте, хотите нет, но последние два полёта тоже отбились. Ну вот как после этого не верить в приметы?!

Вы можете сказать, что это просто случайность, совпадение обстоятельств. Но факт остаётся фактом. Обычно мы как минимум за неделю знали о приезде иностранцев и перепланировывали часть лётных работ, а тут они появились неожиданно. Часам к четырём дня мы поняли, что полётов не будет. Я просил хоть какой-нибудь полёт и у своих, и у военных, чтобы хоть как-то разбить злополучную цепь событий, но — увы. И поэтому до сих пор стараюсь, хоть уже и не летаю, локоть на дверцу машины не класть.

Приметы срабатывали даже во время моих занятий спортом. У меня была одна стопроцентная примета. Поступлю я определённым образом — и хоть ты лопни, но проиграю. Нет — значит, у меня остаются шансы выиграть и я становлюсь более уверенным.

Был у меня и свой талисман, который мне подарил мой сын Алексей, когда ему было четыре с половиной года. Он лежал в больнице. У Алёшки были нелады с печенью, в основном из-за плохой воды. Надо сказать, из-за этой воды мы своего мальчика едва не угробили. Пришлось переехать из Жуковского в Москву, но и здесь он долго состоял на учёте у врачей. Затем, слава богу, его здоровье стабилизировалось. Так вот, тогда, в больнице, сын подарил мне маленький, сантиметра в полтора, танк, он назвал его «Бронька». Машина была стального цвета, без колёсиков. Я положил её в карман и с тех пор всё время носил с собой. Этот танк и стал моим талисманом.

Однажды, надевая лётный скафандр, я забыл талисман на земле, и у меня в полёте тут же начались приключения. Узнав об этом, жена очень серьёзно сказала мне:

— Ты знаешь, прекрати относиться к этим делам так вольно. Где твой талисман?

Я её послушался, действительно достал «Броньку» и никогда его больше не забывал. Даже когда у меня бывало просто тяжело на душе, я доставал танкетку из кармана, смотрел на неё, и на сердце сразу становилось теплее. Может быть, это самовнушение. Ну и что из того?! «Бронька» стал катализатором моего душевного равновесия и психологической устойчивости. Но что-то в этом всё-таки есть. Ведь недаром шаманы вручали людям те

же талисманы. Какой-то духовный смысл в этом существовал. Может быть, они позволяют поднять дремавшие внутренние силы человека и укрепить уверенность в себе.

Достаточно серьёзно я отношусь и к некоторым снам. Ольга у меня была любительницей объяснения снов, хотя недавно и изменила своё отношение к суевериям. Сонники, которые моя жена «озвучивала» мне, били тик в тик. Дело дошло до того, что, узнав от Ольги значения снов, я в очередном из них сам себя наставлял: не делай того, не делай вот этого, тем самым как бы ограждая себя от напастей. Так что вынужден констатировать, что я всё-таки человек суеверный.

8. В ПРИЦЕЛЕ — НЛО

Неопознанные летающие объекты — вещь, конечно, заманчивая с точки зрения познания, но далеко не однозначная. Думаю, не найдётся ни одного человека, который бы не понимал этой аббревиатуры и не относился к этому явлению по-своему, в меру своей любознательности, мечтательности и образования. Но это явление никого не оставляет равнодушным. Даже стопроцентный скептик — и тот сомневается, когда слышит новые рассказы об НЛО. И думает про себя: а что там ещё расскажут любители слухов о летающих тарелках и можно ли их опровергнуть или нельзя?

Наверное, более правильным подходом, с точки зрения объективного анализа ситуации, будет предположение, что всё же что-то в этом плане есть и требует более глубокого изучения. И это изучение у нас в стране шло по линии специализированных ведомств, которые были связаны, условно говоря, с Министерством обороны, а также с отдельными любителями, производящими иногда впечатление ненормальных людей.

Как мы знаем, в США и в других странах этой проблеме уделяется широкое внимание. Факты о появлении пришельцев инопланетных цивилизаций постоянно обнародуются и освещаются. Думаю, много здесь наносного и высосанного из пальца, но в то же время, как говорится, нет дыма без огня. Массу фантастических небылиц, связанных с НЛО, порождает закрытость информации, пресловутое «не пущать». Более того, это порождает всякие кривотолки, и сама проблема приобретает нездоровый оттенок. А к ней, я считаю, надо подойти фундаментально и раз и навсегда показать общественному мнению, какова глубина познаний человечества в этом вопросе. А теперь перехожу к моим личным наблюдениям.

И у нас, в лётной среде, хватало всяких разговоров на тему «кто чего видел». Чем характерен мой случай? Я с этим явлением столкнулся впервые и до конца в нём так и не разобрался. И те специалисты, которые со мной говорили, тоже выдали не всю информацию. Более того, сразу же после нашего общения они закрыли всякий доступ к этой теме. Я бы ещё понял, если бы они со мной пообщались и в ответ на мои впечатления от увиденного поделились бы своими оценками, а после этого взяли бы подписку о неразглашении. Я ведь законопослушный человек, который много работал в этой системе и знает, как охранять секреты государства. К тому же и сам я долгие годы являлся объектом наблюдения спецслужб и знаю, где и как надо себя

вести. К моему замку до сих пор ключи не подобраны, и думаю, что их не подберут никогда — поздно уже подбирать.

Итак, шли испытания корабельной пушки, поставленной на МиГ-27. Эта тридцатимиллиметровая пушка с высокой скорострельностью представляла собой довольно-таки грозное оружие. Впервые такое оружие было поставлено на самолёт. Её очередь оставляла на земле двухметровую траншею. Это была наша первая скорострельная пушка — 6000 выстрелов в минуту. Такого мощного оружия в авиации у нас ещё не было. А поскольку МиГ-27 был истребителем-бомбардировщиком для обработки наземных целей, такое мощное оружие пришлось ему очень кстати. Но, к сожалению, результаты первых испытаний и на стендах, и в тире показали, что те ударные и частотные характеристики, которые были зафиксированы на земле, не соответствовали тому, что творилось в воздухе. Первый же отстрел, который я делал из этой пушки, закончился весьма плачевно. После первой очереди из 25 снарядов все приборы отказали. После этого мы делали соответствующие доработки, но они не давали должного эффекта. Часть приборов всё равно отказывала. И только когда мы провели уже кардинальные «реформы» укрепив защитным слоем и необходимые системы и приборы, фиксирующие работу этих систем, всё пошло на лад, только время от времени выбивало предохранители фары и АРК. Но и с этим мы потом справились. И испытания пошли по нарастающей: отстрел уже полной очереди — в 75 снарядов, пара коротких и полная, а затем и весь залп в триста патронов. Оставалось всего два последних полёта, в первом из которых надо было дать последовательно три длинных очереди. Я взлетел и тут услышал требование руководителя полётов, чтобы все самолёты возвратились на базу, потому что в районе аэродрома обнаружен посторонний объект.

Задание я выполнил. Топлива оставалось где-то полторы тысячи литров, и руководитель полётов спросил меня, смогу ли я выйти в один из квадратов и оценить объект, который зашёл в нашу зону и находится в стационарном положении, на одном месте. Я ответил, что смогу, и спросил, что от меня требуется. Мы обменялись мнениями и предположили, что объект представляет собой какой-то парашют или сходный по назначению предмет. Меня стали выводить на него и дали точные координаты. В эфире, как сейчас помню, зазвучало последовательно:

— Цель на удалении справа, дальность 25… Прямо по курсу… Дальность — 20. Строго по курсу… Дальность — 18. Справа по курсу… Дальность — 10… Дальность — пять, справа по курсу 10 градусов…

«Что же я ничего не вижу?» — подумалось, когда я подошёл уже совсем близко. Поворачиваю голову влево и вижу перед собой объект стального цвета, напоминающий керосинку. Я сделал манёвр с отворотом вправо для последующего захода на эту цель с таким расчётом, чтобы она обязательно оказалась у меня слева. И когда стал выполнять повторный заход, руководитель полёта продолжал меня ориентировать:

— Цель находится под углом 10 на расстоянии 15 километров… слева угол 10, дальность — 12…

По мере приближения угол стал увеличиваться до 20 градусов, и я снова никак не мог обнаружить объект. Это было удивительно, потому что раньше у меня проблем с обнаружением летящих самолётов и других целей никогда не было. Но теперь я уже был научен собственным опытом, полученным при первоначальном заходе, и с расстояния в 7 км перевёл свой взгляд вправо. Хотя, по идее, цель должна была находиться слева. И только перевожу свой взгляд вправо, как обнаруживаю объект. На этот раз я прошёл от него довольно близко. Он представлял собой цилиндрическое тело с шарообразной верхней частью, спускающейся как бы на усечённый конус. На нём были видны линии, напоминающие рёбра, назначение которых мне было непонятно. Откровенно говоря, я подумал, что это парашют неизвестной мне конструкции. Такие шары-зонды к нам периодически засылались нашими вероятными братьями по разуму из стран НАТО.

Хотя объект выглядел несколько экзотично для воздушного шара, я верил в технический прогресс и решил, что это дело рук земных, а внутри предмета вполне может находиться разведывательная аппаратура. Но топливо у меня уже оставалось на пределе, и я пошёл на снижение и произвёл посадку.

На земле ко мне сразу же подъехало большое количество «специальных начальников», как мы их называли. Они стали расспрашивать, что я видел и что это, по моему мнению, может быть. Их можно было понять. Потому что это был, наверное, первый случай, когда данные электронных технических средств обнаружения совпали с визуальными наблюдениями лётчика. Раньше лётчики встречали неопознанные летающие объекты, докладывали об этом на землю, но на экране их никто не видел. Или наоборот — их видели на экране, но не находили визуального подтверждения. И эти разночтения между показаниями приборов и тем, что видели лётчики, вызывали всякие пересуды.

Тогда, на лётном поле, у меня возникла идея. Я сказал, что раз уж этот посторонний объект зашёл несанкционированно в

наше воздушное пространство, то его можно спокойно сбить. У меня по плану следующего полёта — залповый отстрел сразу всех трёхсот снарядов, и надо этим воспользоваться. Некоторые начальники поддержали мою идею. Но потом генерал Александр Саввич Бежевец подошёл ко мне и как старший по возрасту товарищ сказал:

— Валер, я не знаю, о чём они думают, но я бы не стал связываться с этой штуковиной и атаковать её.

Я ответил, что никаких проблем не будет, хоть прицел и не пристрелян, но, думаю, эту цель я разнесу. Но он посоветовал мне всё же не увлекаться этой идеей:

— Это, конечно, твоё дело, но я бы не стал этого делать…

И сам я, немного успокоившись, посмотрел на это дело другими глазами. Во всяком случае, агрессивность моя спала, и я решил, что сам разберусь в ситуации непосредственно в воздухе. А когда стал взлетать, руководитель полётов мне доложил, что с началом разбега моего самолёта цель начала энергично уходить с экранов и буквально за минуту-полторы исчезла вовсе. Поэтому мне пришлось просто выполнить своё испытательное задание. Я выпустил залпом все триста снарядов из пушки, и на этом всё закончилось.

Когда я приземлился, со мной очень много беседовали и коллеги, и интересующиеся органы, и просто любознательные люди. Меня даже просили выступить, но я получил предупреждение особенно не распространяться насчёт этого случая. Хотя в ЛИИ по просьбе лётчиков (молва быстро разнесла о случившемся по всему Жуковскому) я об этом случае рассказал. Все в один голос заявили, что это был обыкновенный шар. Собственно говоря, я был тоже такого мнения. Было только два сомнения. Первое: вид этого шара был всё-таки необычным — цилиндрическая форма вверху и усечённый конус внизу и напоминал сплошной стратостат, но размеры его были не столь внушительными. Второе: объект очень энергично изменял своё местоположение и во время моего первого захода, и во время второго. Причём, отвлекусь, когда вы ведёте воздушный бой, вы всё время следите за целью. И шеей приходится, как говорят лётчики-истребители, вертеть на триста шестьдесят градусов. Но в районе 170–200 градусов существует мёртвая зона, в которой надо энергично повернуть голову. И когда я это сделал, именно в этот момент потерял вероятный НЛО из виду. Это повторилось дважды, как будто этот объект знал моё слабое место в работе зрения. Кроме того, когда я стал взлетать, цель, удаляясь, за полторы минуты преодолела больше 300 км. Это очень большая скорость, неподвластная современным летательным аппаратам.

Любое наблюдение, чтобы оно не прошло бесследно, должно сопровождаться какими-то выводами. Первым выводом, который я для себя сделал в данном случае, был вывод о невозможности категоричных суждений. Надо всегда взвешивать все «за» и «против», все «да» и «нет». Однозначных ответов в нашем мире не существует, как не существует, впрочем, и однозначных проблем.

9. МОЁ ОТКРЫТИЕ АМЕРИКИ

По фильмам я представлял Чикаго тёмным грязным городом. Но один приятель мне перед отъездом сказал: «Будет возможность, обязательно посети Чикаго, это один из красивейших городов Америки». И когда я туда попал, убедился, что мой друг абсолютно прав. Это изумительнейший по своей красоте город. Там есть множество уникальных музеев, удивительная архитектура, которая совершенно не похожа на пейзаж Нью-Йорка. Она сочетает в себе романтический и современный стили. Всё это придаёт городу своеобразный шарм. Я уж не говорю о такой жемчужине, как озеро Мичиган. Вода в нём чистейшая, поразительно голубая.

Американцы бережно относятся ко всему, что даёт им природа. Чтобы в это озеро не попадала загрязнённая вода — не говоря уже о нечистотах, — они ещё в начале века изменили русло реки, которая впадала в озеро. Меня поразило это техническое решение. Это была не та Америка, которую нам всегда преподносили как язву общества.

Это была моя третья поездка в Штаты, но самая продолжительная и наиболее познавательная с точки зрения знакомства с бытом американцев. Мы полетели в Штаты сразу после известных событий августа 1991 года, ГКЧП чуть было не сорвал наши планы. До этого, в 1989 году, мы, направляясь в Канаду (Абодсдорф), делали посадку на Аляске в Элмендорфе, где нам оказал тёплый приём трёхзвёздный генерал ВВС Томас Мак-Киноли и его подчинённые. Контраст между Чукоткой и Аляской был ошеломляющим. Непролазная дорожная грязь, бараки — и зелёные газоны и аккуратные коттеджи. Обе поездки были связаны с шоу на МиГ-29. Наш небольшой отряд состоял из двух истребителей — МиГ-29 и МиГ-29УБ (спарка) и транспортного самолёта Ил-76 для инженерно-технического состава.

В этой поездке в 1991 году я обрёл новых друзей среди американских лётчиков. Я близко подружился с Кевином Дуайером и его семьёй — женой Мэри, сыновьями Келли и Кевином. Кевин — образец американского стиля, он как будто сошёл с обложки дорогого иллюстрированного журнала. Во всём его облике сквозит уверенность, он красив и телом и душой. Для меня он стал воплощением типичного американца. Так же красива и обаятельна его жена, обладающая к тому же тонким колоритным юмором. И я рад, что такой прекрасный лётчик, шеф-пилот «Дженерал Дайнэмикс», стал моим другом.

Второй человек, с которым я познакомился в Америке, — Терри Стилсен, крупный бизнесмен, президент компании «Белл». Мы с ним тоже подружились. Терри, хоть и является крупным бизнесменом, с необыкновенной жадностью ловит каждый полёт, летает на современных самолётах. Мне нравится его прекрасная семья. У него очаровательная жена Марти, сын Майк пошёл по стопам отца и тоже стал лётчиком. Помню, как радовался Терри, когда Майк вылетел в первый раз на F-16. Майк отличный парень, улыбчивый, воспитанный, типичный представитель современной американской молодёжи.

У меня сложились очень близкие отношения с Бенджамином Ламбетом. Это удивительный человек. В своё время он работал в разведке США, в настоящее время служит в компании, которая занимается изучением концептуальных вопросов военной политики Соединённых Штагов в различных регионах мира, и является одним из лучших специалистов по Восточной Европе. Поначалу он отнёсся к нам довольно скептически, но потом его неплохое знание русского языка помогло нашему общению, и мы стали лучше понимать друг друга. Мы общались и семьями, и по мере знакомства этот оттенок «холодной войны» постепенно улетучивался. Он искренне стремился лучше понять нашу политическую систему, истоки и причины трансформации нашего общества. Его интересовало развитие нашей авиационной промышленности. Многое из того, что он узнавал, очевидно, давало ему новое понимание тех вопросов, которые он разрабатывал. Но и мы были заинтересованы в том, чтобы его оценка была более объективной. Этой объективности способствовало наше тесное общение. В этом вопросе мы нашли полное взаимопонимание, хотя иногда крепко спорили. Но общение с Бенджамином мне всегда доставляло удовольствие. Кстати, именно с него началось моё знакомство с Америкой и американцами.

Его отец воевал в Корее и был взят нами в плен. В плену научился говорить по-русски, и именно он привил Бену стремление к изучению русского языка, что помогло ему в профессиональной работе. Мы до сих пор поддерживаем дружеские отношения. И моя семья всегда рада принять в Москве и Бена, и Кевина, и Терри.

Там, в Америке, я обрёл ещё одного близкого друга — Дона Мадонну, который, к сожалению, позже погиб. Он воевал во Вьетнаме, потом был начальником школы лётчиков-испытателей. Это был необыкновенно красивый парень. Меня в нём подкупало стремление никогда не расставаться со штурвалом. Я слетал с ним, к сожалению, всего один раз на спортивном самолёте, и то

тайком, когда был в Калифорнии. Спустя месяц после нашего полёта на этом самолёте разбился его сын. Это была тяжёлая утрата, и я видел, как её переживали Дон и его жена. Вообще над его семьёй витал какой-то злой рок. Дон, прошедший Вьетнам и лётно-испытательную работу, погиб, перегоняя старую технику на аэродром. Как поётся в песне, «не дотянул совсем немного, не дотянул он до посадочных огней». Для меня это была очень тяжёлая потеря. Я потерял многих своих друзей, но эту потерю я переживал особенно остро. Может быть, потому, что Дон был другом из Америки и гибель его произошла неожиданно. Казалось, что самые рискованные дни остались у него за спиной…

10. Я — «КОНГРЕССМЕН»

Дон Мадонна был моим содокладчиком на международном конгрессе лётчиков-испытателей, проходившем в Лос-Анджелесе. Для советского времени эта поездка была совершенно необъяснимой. Меня с Григорием Александровичем Седовым, патриархом нашего лётно-испытательного ремесла и основателем микояновской лётной школы, отправили туда совершенно одних. Впервые на таком мероприятии делал доклад советский лётчик, и этой чести был удостоен я, что мне и сегодня приятно. Дон перевёл мой доклад с юмором и когда мне пришлось отвечать на многочисленные вопросы, я постарался выдержать его тон и манеру. Мне кажется, что всё прошло удачно, потому что по регламенту на ответы отводилось не более 3-5 минут, меня же не отпускали около 40. При этом в зале царило оживление, мне задавали много интересных вопросов и живо реагировали на мои ответы, дружно смеясь моим шуткам. Американцы вообще любят и ценят юмор. Ведущий сопредседатель вынужден был волевым решением закончить моё выступление. А когда мы с ним остались вдвоём, извиняясь, сказал:

— Ты пойми меня правильно, я вынужден был это сделать, потому что на другие выступления у нас тогда не хватило бы времени.

Когда я закончил выступление, зал несколько минут стоя аплодировал мне. И это была дань уважения не только мне, но и фирме, которая меня воспитала, и всей нашей авиационной промышленности, и, конечно, стране, которую я представлял на конгрессе. Кстати, на нём проводился конкурс на лучший доклад. Приз был вручён американскому лётчику-испытателю, конструктору. Хотя, по полученной мной информации, этот приз мог достаться и мне, но поскольку дело происходило в Америке, первый приз должен был получить американец. Дело, конечно, не в призах, моё самолюбие этим ничуть не было ущемлено. Самое главное, что мой доклад привлёк очень большое внимание, успех был налицо, и это было понятно уже по той ответной реакции аудитории, которая сопровождала доклад.

Не обошлось и без курьёзов. По случаю окончания симпозиума нас пригласили на банкет в Беверли Хиллз. Я пошёл туда вместе с Беном, мы умудрились перепутать залы и вместо своего банкета попали на презентацию какого-то эротического фильма. А по дороге я всё удивлялся, что не вижу никого из знакомых, зато много красивых женщин в вызывающе открытых платьях. Я ещё пошутил по этому поводу, что жёны лётчиков в

Америке чувствуют себя довольно свободно на таких вечерах. А потом выяснилось, что мы не туда попали.

Мы, конечно, нашли нужный нам зал. У меня остались сильные впечатления и от всей обстановки, и от церемониала, который этот банкет сопровождал. Все спичи выступавших были лаконичны, но изящны, с юмором, и вызывали оживление и аплодисменты в зале. Мне вообще понравилась атмосфера подобных вечеров, хотя, на мой взгляд, иногда они затягивались. Но сама традиция, соблюдение определённого ритуала вызывают уважение.

В тот вечер я впервые надел смокинг. Своего у меня, разумеется, не было, и мне его одолжил Дон Мадонна. Я хоть и чувствовал себя несколько неловко в такой форме одежды, но она мне понравилась. Особенно приятно было то, что весь зал был в смокингах, а это придавало мероприятию ещё большую торжественность. Надо сказать, американцы весьма привычны к смокингам, и если в приглашении на какое-нибудь торжество написано: «Форма одежды строгая», это значит, что мужчинам надлежит быть именно в смокингах. В таких случаях человек, пришедший в галстуке, выглядит как белая ворона.

После этого общего банкета мы отдельно устроили свой, в узком кругу. На нём присутствовал лётчик-испытатель Фергюссон, который поднял F-22, самолёт программы ATF. Он приехал на конгресс прямо с этого полёта и побыл с нами часа полтора. Мы — Кен Дуайер, Бен Ламбет, Дон Мадонна, два-три крупных бизнесмена (естественно, все с жёнами) и я — остались и гуляли ещё часов до трёх ночи. Было очень весело и под конец совсем по-русски.

11. МИФЫ И РЕАЛЬНОСТЬ АМЕРИКИ

В 1989 году я побывал в Америке в составе представительной делегации. В неё вошли министр авиационной промышленности СССР А. С. Сысцов, генеральный конструктор АНПК «МиГ» Р. А. Беляков, генеральный конструктор фирмы Антонова П. В. Балабуев, директор ЦАГИ Г. И. Загайнов, начальник отдела информации и прекрасный специалист-переводчик А. Велович.

Нашей главной целью было посещение центров авиационной промышленности, предприятий, институтов, учебных заведений, связанных с авиацией, и обмен опытом с американцами. Впервые нам предоставили возможность увидеть уровень наших конкурентов. Надо сказать, что уровень оказался высочайшим. На производстве кругом чистота, станки и технологические линии совершеннее наших, компьютерное обеспечение инженеров-конструкторов, условия труда рабочих и, конечно же, работников интеллектуального труда — выше всяких похвал. У нас тоже была вычислительная техника, без неё невозможны современные конструкторские разработки, но в Штатах мы увидели то, что называется «хай левел», высший уровень.

А вот бездушной потогонной эксплуатации человека, о которой у нас так любили писать в газетах, мы не увидели. Просто каждый делал своё дело, не спеша, но сосредоточенно, и главное — квалифицированно. При этом нигде не висели вдохновляющие призывы к труду. Зато существовала чёткая связь: ты фирме — свой квалифицированный труд, фирма тебе — гарантированную зарплату, медицинскую страховку (по-нашему — бесплатное медобслуживание), помощь в кредите на жильё. Думаю, это действует лучше любых лозунгов, грамот и наград. А потогонная система — для одних и работа вразвалочку — для других существуют не у них, а у нас. Как раньше говорили, «один с сошкой, а семеро с ложкой».

В Америке удалось многое посмотреть. Естественно, мы всё время думали, что нам показывают только самое красивое. Мы побывали во многих «кантри-клубах». У них эта клубная система очень развита, она предполагает чёткое разделение разных слоёв общества. Можно сказать, что это вековая традиция. Люди в таких клубах общаются свободно.

Нас интересовало, как живут представители не только высших слоёв общества, политическая элита, но и средний класс и, разумеется, самые бедные люди. Поэтому мы попросили свозить нас в бедные районы, в гетто. Как сказал Пётр Васильевич

Балабуев, которого мы звали «сэр Питер», лучше бы по этим районам нас не возили. Потому что когда мы там побывали, то поняли, насколько богата Америка. Богатые районы с красивыми домами не произвели на нас такого впечатления, как бедные. Богатый человек и есть богатый везде. Вон нашим богатым сейчас дали волю, так они такие дворцы понастроили — умом тронуться можно. Поразило нас то, что низшие слои населения не предоставлены в Штатах сами себе, о них заботится государство, обеспечивая достойную жизнь в соответствии с их достатком.

В Далласе мы посетили одно такое гетто, район проживания темнокожего населения. Хотя этот термин в Америке употреблять не принято и расовой дискриминации мы там совершенно не почувствовали. Мы нигде не видели, чтобы люди с чёрным цветом кожи чувствовали себя дискомфортно в присутствии белых. Даже на встречах с элитой бизнеса мы общались с представителями темнокожей расы, и это ни у кого не вызывало никаких отрицательных эмоций, напротив, они в этих встречах участвовали на равных. Так что расовая дискриминация, о которой мы так много слышали, тоже оказалась мифом.

Когда мы посмотрели, как живут люди в бедных районах — а в них действительно живёт в основном темнокожее население, — то увидели, что условия жизни у них вполне нормальные. Так у нас не живёт основная часть населения. У каждой семьи есть отдельный домик, рядом с которым мы часто видели по 2–3 машины. Они были, может быть, не супер, но проехаться на них было бы не стыдно и по московским улицам — во всяком случае, в то время. Вот это нас и поразило: слои, считающиеся у них низшими, жили на очень приличном, по нашим меркам, уровне. Пётр Васильевич так откомментировал увиденное:

— Я у себя в Киеве для руководящих работников такие же дома построил на садовых участках в шесть соток, а тут у них в таких домах самые бедные живут…

Мы убедились, что Америка заботится о своих гражданах, а те, в свою очередь, чтят свою родину, уважают её законы и честно ей служат. Американцы по этому поводу не любят говорить высокопарных слов, но они настоящие патриоты. Я много раз видел на стадионах, с каким трепетом они относятся к подъёму национального флага, с каким воодушевлением поют национальный гимн. Родина для них не пустой звук, они в это понятие вкладывают большой смысл. Для американца родина — это прежде всего его дом, его семья. И из этой любви к малой родине рождается любовь к стране, в которой они живут. Нам оставалось только завидовать их духовности в этом отношении и их материальной независимости. В Америке как нигде

понимаешь, что деньги — это гарант свободы.

И отношение руководящих лиц к своим избирателям в США совершенно иное, чем у нас. Не дай бог, чтобы там, например, губернатора штата заподозрили в том, что он далёк от повседневной жизни народа, от его интересов, не разделяет местных патриотических чувств. Для доказательства своей лояльности руководитель любого уровня использует каждую возможность.

Мне вспоминается один случай. В штате Индианаполис у нас была запланирована встреча с губернатором. Он опоздал минут на пятнадцать и долго перед нами извинялся за опоздание. Оказалось, что он пришёл на встречу с нами совершенно больной, с высокой температурой, а ему ещё предстояло в этот день посетить футбольный матч, в котором играла команда штата. Мы-то привыкли к тому, что наше начальство не опаздывает, а задерживается, и 15-минутное опоздание американского губернатора просто верх пунктуальности для наших начальников. Удивило нас то, что в таком состоянии губернатор собирался ещё идти на матч, который должен был продлиться не меньше трёх часов.

— Господин губернатор, — спросил я, — может быть, вам не стоит идти на стадион, раз вы себя так плохо чувствуете?

— Что вы, — с удивлением посмотрел он на нас, — я обязательно должен туда пойти, ведь сегодня играет наша команда. Все же сразу увидят, что меня нет, и подумают, что меня не интересует исход матча, а значит, не интересуют и они. Нужны очень веские причины, чтобы я не пошёл на футбол.

Вот так-то. А у нас посещение каким-нибудь руководителем спортивного мероприятия не является важным событием, да и сами мы к этому относимся не всегда одобрительно, думая: ему что, заняться больше нечем? В этом отличие американцев от нас. Они со своим руководством составляют единое целое: у них общие задачи и цели, общие пути их достижения. Интересы власти и интересы народа у них находятся в одной зоне.

Возможно, я всё воспринимаю слишком просто, и кто-то может сказать, что я наивен, — политики везде одинаковы. Но раз внешне всё выглядит так прилично, значит, талантливы и режиссёры, и актёры, и художники, поставившие этот спектакль в масштабах всей страны. Думаю, многие из нас хотели бы побывать в этом театре. Многие наши политики любят повторять фразу, что у России свой путь, не похожий ни на какой другой. Может быть, это и правильно, но только по форме. А вот по содержанию… Именно в капиталистической Америке наиболее совершенны институты власти, система разграничения

полномочий, защита граждан и их частной собственности законом.

Поэтому не надо «изобретать велосипед», надо лишь брать за основу то, что отработано и проверено временем, а главное — видно по результатам. Кстати, если кому-то не нравится американский вариант (хотя, на мой взгляд, он лучший и именно к нему надо стремиться), можно взять, например, французский. В основу законодательства Франции входит свод законов, изданных ещё Наполеоном Бонапартом, а тот, в свою очередь, заимствовал их у римского императора Августа III. Но мы всё ищем свой «русский путь», постоянно восклицая: как несовершенны наши законы! Мне кажется, главное препятствие состоит в том, что внутри многих из нас сидят ещё остатки старой, прогнившей идеологии, поэтому и у многих «реформаторов» замашки прежние.

Американцы по-другому относятся и к учёбе. Визит нашей делегации в Мичиганский университет, где мы читали доклады, совпал с его 70-летием. Директор ЦАГИ Герман Загайнов сказал:

— Я бы никогда не допустил, чтобы у меня на лекциях или на занятиях студенты занимались кто чем хочет, я бы занятия вести не смог.

— Это дело твоей профессиональной чести, — ответил я. — Это зависит от твоего педагогического дара, от того, интересно ли ты читаешь свои лекции.

В Америке каждый учится в меру своих возможностей. Есть система оплаты за обучение, студенты сдают экзамены по выбору, и если кто-то не хочет учиться в этом году, он может это сделать в следующем — пожалуйста, плати деньги и продолжай учёбу. Всё упирается в стоимость обучения. Если ты согласен платить в год по 15 тысяч долларов и валять дурака — пожалуйста, это твоё личное дело. Можешь хоть десять лет учиться таким образом, если тебе денег не жалко.

Что нас ещё удивило в американской системе высшего образования? В университетах есть обязательные предметы, которые изучают все, а есть предметы, которые входят в программу обучения, но изучают их по выбору — например, из 20 рекомендованных предметов студент может выбрать себе 10. Мне кажется, в этом есть разумное зерно. Каждый преподаватель понимает, что его студент выбрал эти предметы целенаправленно и по ним можно судить о наклонностях этого студента, о том, чем он намерен заниматься в будущем. Студент же, который выбирает предметы сам, с учётом своих интересов, относится к их изучению серьёзнее.

Понравилось нам и отношение к физической подготовке.

Практически все студенты занимаются в каких-то спортивных секциях, причём очень часто самостоятельно, любят различные спортивные игры — футбол, бейсбол, баскетбол, поголовно увлекаются лёгкой атлетикой, гимнастикой. Сейчас там большое распространение получил наш европейский футбол, они его называют «сакр». Такое поголовное увлечение спортом помогает студентам поддерживать хорошую физическую форму, что, в свою очередь, способствует их работоспособности.

В Америке мы узнали о том, как государство может заботиться о молодых специалистах. Им предоставляются широкие возможности для быстрого становления. Там широко распространена система кредитов, при которой государство берёт часть нагрузки на себя. Программа жилищного устройства нацелена на то, чтобы каждая американская семья имела собственный дом. У них нет стремления к централизации, наоборот, они живут по поговорке «Мой дом — моя крепость», имея в виду, что каждая семья должна жить отдельно и самостоятельно.

Дети американцев долго не засиживаются в родительском гнезде, они рано начинают самостоятельную жизнь. Даже в состоятельных семьях принято, чтобы ребёнок-студент хотя бы частично брал на себя оплату обучения. Поэтому практически все студенты где-то подрабатывают. В этом есть здравый смысл. Таким образом воспитывается уважение к любому труду, и никого не удивляет, что сын какого-нибудь зажиточного бизнесмена подрабатывает, например, на бензоколонке. Это считается естественным, это приветствуется, это доказательство того, что молодой человек способен к самостоятельности, к зарабатыванию собственного капитала.

Мы много общались с американцами и в семьях, и на предприятиях. Нас поразило, что в каждом доме, буквально у каждого станка есть американский флаг. Его вывешивают не по праздникам, а по разным поводам, иногда просто по причине хорошего настроения. Это очень распространённое проявление чувства патриотизма. Свой личный праздник американцы приравнивают к празднику национальному и потому считают необходимым вывесить флаг. И это приятно. Так они выражают свою дань уважения к родине.

Помню, мы приехали в Форт-Уорс на «Дженерал Дайнэмикс», и в знак солидарности с нашей страной американцы вывесили флаги Советского Союза и США. А когда мы вошли в цеха, то увидели огромное количество американских флагов. Мы спросили, почему их так много, может быть, сегодня какой-то праздник? Оказалось, что, придя на работу и увидев у главного

офиса развёрнутый флаг, служащие поняли, что произошло какое-то важное событие, и тоже отметили его таким образом на своих рабочих местах. У нас в стране, к сожалению, такой традиции нет, мы флаги развешиваем только по праздникам, да и то лишь в общественных местах. А уж на собственном доме флаги никто и не думает вывешивать. А ведь в этом тоже проявляется любовь и уважение к своей родине. Правда, в давнее советское время такая традиция существовала, но флаги на домах развешивали работники домоуправления, управдомы, а не сами жители. А это, как говорят в Одессе, две большие разницы.

Хотя, надо сказать, есть и негативные моменты в системе управления США. Например, тамошнюю бюрократию я бы вполне сопоставил с нашей. Обычно, ругая наших бюрократов, мы их сравниваем с американцами, говорим о том, какие они деловые, как быстро у них всё решается. Да, решается, но в сфере частного капитала, и то не очень крупного. В крупных компаниях решение тоже быстро не принимается, существует определённый порядок, определённая процедура, переступить которую нельзя. Например, если решение должен принимать совет директоров, то даже президент компании не имеет права принять решение единолично. Такая коллегиальность позволяет не принимать спонтанных, необдуманных решений. Что же касается правительственных учреждений и различных институтов власти, то их бюрократия сродни нашей, а может, даже и похуже.

В США во время нашего третьего визита мы не только сами летали на наших МиГ-29, но и вывозили на них американских лётчиков-испытателей, бизнесменов, политиков. Делали мы это отчасти из-за того, что нас сильно критиковали за нашу закрытость, за нежелание международного сотрудничества. Чтобы продемонстрировать нашу открытость, мы в меру дозволенного всем желающим дали возможность ознакомиться с нашей техникой. Но когда мы, в свою очередь, попросили разрешения полетать на американских истребителях, то упёрлись в железобетонную стену, которую практически невозможно было пробить. Достаточно авторитетные люди, вхожие и к президенту, и к госсекретарю, имеющие определённые рычаги давления на власть имущих, тоже не смогли ничего добиться, и разрешения на эти полёты мы так и не получили.

После того как нам отказали, мы летали в городе Каламазу на своём самолёте в одном шоу с любимцами всей Америки — лётчиками группы «Blue angels» («Голубые ангелы»), принадлежащей морской авиации США. Полковник Макнамар, руководитель группы «Голубых ангелов», тоже выразил желание совершить полёт на МиГ-29. Но тут упёрлись мы и объяснили

ему, что мы идём американцам на все уступки, даём возможность лётчикам США самого разного уровня — от любителей до представителей определённых ведомств, шеф-пилотам и лётчикам-испытателям различных фирм — полетать на нашей современной технике, и вправе ожидать, что у нас тоже будет такая возможность. Но раз её нет, то мы вынуждены отказать остальным желающим. Сложилось впечатление, что нас просто используют. Хотя многие американские специалисты были чрезвычайно разочарованы таким подходом своей администрации к этим полётам.

В этом отношении мне очень понравилось поведение и стиль общения любимой американцами группы «Голубых ангелов». Мы с ними договорились о том, что я всё-таки слетаю на самолёте F-18, а мы им предоставим возможность слетать на нашем МиГ-29. Мы разработали план полётов, но когда обратились с ним в вышестоящие инстанции, он, к сожалению, не получил одобрения. И тогда командир группы принял достаточно рискованное решение. Он предложил всё-таки организовать этот полёт, но втайне от начальства. Поэтому о полёте знали всего несколько человек: трое с нашей стороны (я, Анатолий Белосвет и переводчик) и двое — с американской (командир группы и её пресс-секретарь). Пресс-секретаря звали Джон, в группе он был седьмым номером, в его обязанности входил показ техники тем, кому разрешено её осматривать, а также комментарий показательных выступлений.

Чтобы провести подготовку, не вызывая утечки информации ни у своих, ни у американцев, мы разработали план. Нам устроили дискотеку. Джон пригласил двух девушек, девятый номер «ангелов», прекрасный лётчик негритянского происхождения, перекрыл вход, и мы, обнявшись и распевая песни, пошли в один из номеров. Зайдя в номер, мы сказали девочкам «гуд бай» и выпустили их через другой вход, а сами остались в номере. Потихоньку подошли остальные посвящённые, и мы провели детальный разбор предстоящих полётов.

Каждый день с 7 утра у нас был стандартный вылет на показательные полёты. Заранее никогда не было известно, кто из американцев должен полететь, это знал только узкий круг. То, что на следующее утро должен полететь командир группы «Голубых ангелов», знало всего три человека.

В тот день мы инкогнито в том же составе пришли на аэродром. Для того, чтобы вылететь, нужно было сделать доклад первому заместителю командующего военно-морским флотом США. Чтобы исключить утечку информации о моём полёте, было решено сделать этот доклад только тогда, когда я уже приступлю

к запуску и порулю на взлёт. «Голубым ангелам» мы сказали, что первый полёт должен сделать я на F-18, а затем уже их лётчики полетят со мной.

Я вырулил и получил «добро». Этот полёт дал мне очень богатую информацию. Конечно, благодаря тем компьютерным средствам и системам анализа, которыми мы владели, все характеристики самолётов F-18 и F-16 были нам отлично известны. Но тем не менее мне хотелось самому ощутить их «вкусовые» качества. Именно этого «вкусового» мнения больше всего боялись американцы. Они так прямо и сказали:

— Если бы Валерий был обычным лётчиком, это бы не вызвало такого волнения. Но поскольку он шеф-пилот такой фирмы, то для нас очень важно, какие у него будут «вкусовые» ощущения по поводу качества того или иного аппарата.

Надо сказать, американцы дорожат «вкусовым» мнением лётчика.

После выполнения полёта радости моей не было предела. Я сразу побежал к самолёту МиГ-29 и сделал полёт с командиром группы «Голубых ангелов». Он, мне кажется, получил ещё большее удовольствие, чем я, — мы от души полетали и «оторвались» на полную катушку. После того как мы сели, наши ребята достали традиционную бутылку водки, икру, шампанское, мы выпили прямо у самолёта и даже специально немного облились шампанским, как в «Формуле-1». Буквально вся группа техников и лётчиков — и американских, и наших — была в приподнятом настроении: мы радовались тому, что тоже наконец слетали на американской технике, причём самой последней, а американцы радовались тому, что проявили характер, организовав мой вылет, и тому, что тоже слетали на нашем истребителе…

Кстати, Джон сказал, что они получили «добро» от первого заместителя командующего флотом, когда я уже взлетал. И даже если бы он не дал «добро», я всё равно бы взлетел. Для них это уже был вопрос принципа. Надо сказать, и замкомандующего флотом проявил большое мужество, приняв такое решение. Ему по линии госдепартамента было сделано серьёзное внушение, но, как он заявил в своём интервью, поскольку наши военные ведомства уже владели информацией о самолёте F-18 и она не представляла секрета, то он смело разрешил мой полёт на F-18. И хотя сейчас это воспринято администрацией президента США в штыки, история потом покажет, что он принял правильное решение. Хочу выразить своё уважение этому человеку за его мужество. Он самым достойным образом представил Америку в сложном процессе наших взаимоотношений.

Что же касается полёта на F-16, мне его осуществить так и не удалось, хотя и компания «Дженерал Дайнэмикс», и мой друг Тэрри Стинсен сделали всё возможное для этого. Они согласовали этот вопрос с председателем комитета начальников штабов, с главкомом ВВС, с командующим Национальной гвардии, с министром обороны, негласно было даже получено «добро» президента Соединённых Штатов. И тем не менее госсекретарь США в лице своего помощника наложил запрет на этот полёт. Хотя я даже видел фотографию самолёта-спарки F-16, на борту которого была написана моя фамилия. Так американская бюрократия не дала мне подняться на их самолёте в небо Соединённых Штатов.

Это тем более обидно, что самолёт F-16 мы знали достаточно неплохо, летали на тренажёрах, которые полностью имитировали характеристики устойчивости и управляемости этой машины. И этот запрет послужил не авторитету руководителей администрации президента США, а его дискредитации. Все, кто организовывал этот полёт, испытывали чувство неловкости и стыда за действия властей. Этот случай говорит как раз о том, что когда в дело вступает американская бюрократическая машина, мало может не показаться, эта бюрократическая махина может смять любое прогрессивное начинание, даже отвечающее интересам США, не говоря уже о двусторонних интересах в международном сотрудничестве. Конечно, это весьма печально, потому что, ещё раз хочу подчеркнуть, многие не только простые американцы, но и специалисты понимают всю несостоятельность этих запретов. Никто не спорит: существуют государственные секреты и их надо охранять, но в пределах разумного.

В этой связи я сразу вспомнил, как мы приехали делегацией в Техас на фирму «Дженерал Дайнэмикс». На входе нас остановила охрана и попросила отдать им всё, что у нас было в руках, все наши папки тщательно проверили. Всё это происходило, между прочим, в присутствии вице-президента фирмы, который не смог ничего сказать, он только виновато улыбался и объяснял, что таковы порядки, он их изменить не в силах. Исключения при проверке не сделали никому из нашей делегации: ни министру, ни генеральным, ни мне. Только после проверки мы прошли на территорию фирмы. Но отнеслись ко всему с пониманием: таков порядок, хотя мы, наверное, себе такого не позволили бы. Но в чужой монастырь, как известно, со своим уставом не суются. А когда эти секреты начинают выдумывать на ровном месте…

Во время этого визита, улучив удобный момент мы уединились с Кевином Дуайером в тренажёрном зале и говорили с ним о лётной подготовке. Такая беседа не входила в протокол

встречи, который американцами тщательно планировался и не менее щепетильно выполнялся. Разговор не носил какой-либо сверхсекретной направленности. Несмотря на наши дружеские отношения, было бы глупо ожидать от Кевина разглашения маломальски секретных данных. Я, со своей стороны поддерживая дружеский разговор, тоже понимал, где находится граница дозволенного. И тем не менее незапланированная в протоколе встреча была тут же замечена. К нам подошёл представитель службы безопасности и предложил перейти в общий зал. Когда я пояснил ему, что «добро» на эту беседу нам дал первый вице-президент «Дженерал Дайнэмикс», работник службы безопасности связался по радиотелефону со своим начальником и снова попросил нас:

— Господа, вам придётся пройти в большой зал.

Кевин Дуайер виновато улыбнулся и сказал:

— Служба есть служба! Таков порядок.

И мы покинули с ним тренажёрный зал.

Кстати, о тренажёре. Мне удалось «полетать» на тренажёре F-16C. Он мне понравился и с точки зрения визуализации, и с точки зрения эргономики. Я ощущал себя практически в настоящей кабине самолёта в настоящем полёте. Интегральная «вкусовая» оценка тренажёра вызвала во мне яркие положительные эмоции. В то же время я сравнивал эти стенды с нашими в ЦАГИ и НИИАСе и понимал, что мы находимся примерно на одном уровне. Но уровень комплексирования у американцев был выше. По отдельным разделам у нас выходило всё хорошо, но когда собирали всё вместе, единого комплекса не получалось. Здесь же тренажёр объединял в себе всю техническую и «вкусовую» гаммы в самом лучшем их сочетании. Но когда я начал проверять на тренажёре отдельные режимы по устойчивости и управляемости F-16, он неожиданно не выдержал и сломался. Я понимал, что с точки зрения американской кибернетики и электроники такой отказ в принципе невозможен. Такие отказы происходили обычно на нашей наземной технике, где меньше ресурс и коэффициент надёжности, мы их называли «генеральским эффектом». Не думаю, что здесь случился тот самый «эффект». Дело в том, что те режимы, которые я выполнял до поломки тренажёра, относились к боевому применению самолёта, к пилотажным фигурам. Но когда я перешёл к режимам, непонятным американской стороне, их техника вышла из строя. Я же просто опробовал наши методологические режимы по выявлению критических характеристик в эксплуатации самолёта.

Политика политикой, но технари остаются технарями.

Каждый на своём месте должен выполнять свои функциональные обязанности. И если есть вещи, информация о которых должна быть ограничена, мы должны неукоснительно исполнять инструкции, независимо от политических взглядов наших руководителей, что со всей наглядностью и продемонстрировали нам американцы. И это никакая не закрытость. Они просто выполняли свой долг и обязанности. Я привёл этот пример для контраста с нашим порою слишком расхлябанным отношением к делу защиты информации. Многие наши технические службы и службы, предназначенные для ограждения информации от несанкционированного доступа, идут зачастую впереди политиков, дабы показать насколько они открыты и прогрессивны. На самом деле это чистый непрофессионализм и дурь.

Иногда в своей открытости мы заходим за грани дозволенного. Помню, как мы делали вылет на самолёте-лаборатории с двигателем Чепкина. Этот двигатель по праву называют двигателем XXI века. Мы долго ждали его опытный образец, наконец он прибыл к нам на летающую лабораторию. Излишне говорить, что эта работа была совершенно секретной. Я сидел в машине, мы долго ждали пролёта спутников радиолокационной разведки, чтобы нас не засекли. Потом я подъехал к «мясищевскому» ангару, где у нас стоял «Буран», — это была дальняя стоянка для опытных вылетов — и стал готовиться к вылету. А когда уже подходил к самолёту, то обратил внимание, что метрах в двухстах-трёхстах от самолёта стоят три автобуса, в которых размещалось человек 80. Я спросил, что это за люди, и мне ответили: это американская делегация, которая знакомится с некоторыми экспонатами на нашем аэродроме. Это был полный беспредел нашей открытости. Как бы хорошо мы друг к другу ни относились, есть определённые эксклюзивные работы, совершенно секретные, которые являются секретом не какой-то частной фирмы, а всего нашего государства. И мы должны их строго охранять.

12. АМЕРИКАНЕЦ В МОСКВЕ

Вернусь немного назад, к своим американским друзьям. Бенджамин Ламбет, о котором я уже говорил, очень хорошо относился к Белякову, восхищался его знаниями, эрудицией, интеллектом и в то же время его скромностью. Беляков вообще производил на всех очень яркое впечатление.

Бен признался мне, что после нашего общения стал смотреть на нашу страну другими глазами. Думаю, и мы стали американцев воспринимать по-другому, уже не через призму политики. Я не хочу сказать, будто нас не волновали интересы собственной страны, но мы получили возможность давать собственную оценку тем или иным явлениям. Наши встречи с американцами способствовали улучшению взаимопонимания между нами, причём не только на личном уровне, но и на уровне различных структур, которые раньше соперничали — допустим, их «Рэнд Корпорэйшн» или наш Институт Америки и Канады, структуры военно-промышленного комплекса обеих стран.

Мы лучше узнали их уклад жизни, а они больше узнали о нас и поняли, что рассказы о нашей агрессивности сильно преувеличены, на самом деле мы стремимся к открытости и души держим нараспашку. Американцы, напротив, с виду кажутся открытыми, а внутри «запакованы». У них нет такого открытого общения между людьми, как у нас. Мы, правда, сейчас тоже становимся более замкнутыми, а раньше, например, у нас в доме и во дворе все друг друга знали. Конечно, такое «коммунальное общежитие» имеет свои отрицательные стороны, но люди были более душевными, дружелюбными, а общение более простым. Думаю, душевность в нашем народе заложена генетически, так же как и дух коллективизма, во всяком случае, эти качества присущи нам в большей степени, чем многим другим.

Бен Ламбет часто бывал в Москве и очень просил меня разрешить слетать ему на МиГ-29, но сделать это ему всё как-то не удавалось, хотя многие его товарищи уже слетали. Один такой совместный вылет я провёл с Нортом Скоттом, исполнительным директором журнала «Aviation Week», который после нашего вылета напечатал в журнале очень хорошую статью. Он показал себя не только хорошим журналистом, но оказался и очень хорошим лётчиком. И мне было приятно, что я летал не с дилетантом, а с человеком, обладавшим прекрасными навыками и пониманием своего дела.

Поскольку Бен был ещё и политологом, и журналистом, и писателем — я его в шутку называл Тургеневым, — ему, конечно,

было очень интересно слетать. Но каждый раз то самолёты оказывались не готовы, то у нас был дефицит времени, то погода портилась, то у него самого не хватало времени. Один раз нам всё-таки удалось спланировать вылет. Обстоятельства складывались благоприятно, и погода вроде была хорошая, но, как иногда случается, в последний момент вмешалось Небо — вдруг образовались какие-то циклоны, повалил густой снег и накрыл всё Подмосковье. Мы приехали в Кубинку, где у меня было очень много знакомых, в том числе командующий Московским военным округом Игорь Михайлович Дмитриев, его заместитель Геннадий Щитов, комдив Владимир Соколов. Отношения у нас были самыми дружескими и тёплыми. С Беном они уже были знакомы, принимали его как своего. Этому способствовало и то, что Бен, в отличие от многих американцев, любил посидеть за столом, крепко выпить, после чего становился раскованным и очень общительным. Он даже по-русски начинал говорить лучше.

В запасе у нас было всего три дня. В первый же день нам не повезло: началась метель и вылет был невозможен. Та же история повторилась и на второй день, и на третий, когда Бену уже надо было улетать. Причём метель налетала какими-то волнами — пройдёт снегопад, потом наступает затишье, видимость становится километра два, потом новый заряд снега, видимость резко ухудшается до 150–200 метров. Из аэродромов работало только Внуково, и то с перерывами. На Бена было просто жалко смотреть. Так получалось, что когда он несколько раз выходил на улицу, чтобы проверить обстановку, в снежной круговерти наступало затишье, и ему казалось, что ничто не мешает его полёту. А как только он заходил обратно, снова начиналась метель, только он её уже не видел. Очевидно, у него сложилось впечатление, что разрешение на полёт ему не дают не из-за плохой погоды, а по каким-то другим причинам. Мы ему показали метеосводку, он её внимательно изучил и сказал, что таких блестящих метеокарт он никогда не видел. Надо сказать, что американцы работают теми же кальками, что и мы, на которые нанесена территория. На ней, естественно, видно образование циклонов, другие явления, это всё накладывается на спутниковую карту. Западные метеорологические карты более информативные, более точные. На наших картах кое-как контурно обрисовывается территория, на неё поставлен срез изобар, и дальше цветными карандашами наши метеорологи разрисовывают карту, обозначая циклоны, антициклоны, различные погодные фронты… Естественно, разрисованная от руки яркая цветная карта смотрится очень эффектно, и Бен это оценил.

— Как классно у вас это дело поставлено! — сказал он одобрительно, — не то что у нас в Америке.

Мы уж не стали ему объяснять, что голь на выдумки хитра и такие карты мы рисуем по необходимости. Чтобы рассеять у Бена оставшиеся сомнения, мы много раз ходили с ним на нашу метеорологическую станцию, смотрели погоду. Ему было интересно получать метеобюллетени, рассматривать карты-кольцовки. И вдруг в один из таких заходов к метеорологам, рассматривая очередную сводку, Бен мне сказал:

— А вот лётчики НАТО в такую погоду летают без вопросов!

— Ну, лётчики НАТО, может быть, и летают в такую погоду, а наши — нет, потому что в такую погоду летать бессмысленно, — ответил я. — Это может делать только какой-нибудь безумец.

Дело лишь в разнице в подготовке наших и ваших лётчиков, — настаивал Бен.

— Ну, что поделаешь, значит, мы не соответствуем уровню вашей подготовки, — согласился я.

Тут подошёл Володя Соколов и сказал, что со стороны Калинина идёт небольшой просвет, и гарантированно минут 40 продержится погода с видимостью километра 1,5–2 с нижним краем 100–150 метров. Это условия достаточно сложные, особенно с учётом того, что погода многослойная, нет верхнего края, над которым можно свободно пилотировать. Тем не менее я сказал Бену, что есть возможность полететь через некоторое время, в запасе у нас будет минут 40. Он обрадовался и спросил, почему нельзя вылететь немедленно.

— Во-первых, не подошла ещё подходящая погода, во-вторых, нужно очистить полосу, — объяснил я.

Володя Соколов извинился, что они не могут очистить всю полосу, а могут обеспечить только узкую полоску шириной около 10 метров. Мы, разумеется, согласились. Володя послал туда снегоочистительную машину, но при этом предупредил, что коэффициент сцепления с бетонкой будет недостаточно хороший и это необходимо учесть. Водитель снегоочистительной машины взлётную полосу сделал почему-то не прямой, точно по оси ВПП, а несколько ломаной, вкось от оси. Мы залезли в самолёт, провели небольшой тренаж и стали ждать погоды.

Перерыв между зарядами начал как-то странно сокращаться, и реально у нас в запасе оставалось уже не 40 минут, а около 25. Мы посчитали, что нам и этого вполне достаточно, запустили двигатели, вырулили и… И тут же вновь повалил снег. Володя Соколов нас по связи успокоил, сказал, что всё идёт хорошо, погода сейчас нормализуется, потому что, по метеонаблюдениям, в ближней зоне погода улучшилась. Глядя на снег, валящий с

неба, Бен вдруг заколебался и спросил:

— Может быть, не стоит?

— Ну почему же не стоит, — ответил я. — Если уж лётчики НАТО летают при худших погодных условиях, то можем же мы хоть в такую погоду полетать.

— Да ведь видимости нет никакой!

— Спокойно, Бен, всё будет нормально, — утешил я его.

Надо отдать должное Бену — больше он в пререкания со мной не вступал. Когда мы прирулили к старту, погода действительно начала улучшаться, видимость увеличилась до 1,5–2 километров, нижний край был 110–120 метров. Мы взлетели, стали пробивать облака и между слоёв начали летать. Откровенно говоря, погода для вылета на самолёте была просто ужасная, и я Бена сразу предупредил, что мы не можем в полной мере вкусить всю прелесть пилотажа, выполнить все фигуры. Тем не менее мы сделали с ним и «колокол», и «поворот на горке» между облаками. Ориентироваться ему было, конечно, тяжело, но он всё-таки самостоятельно выполнил эти фигуры и был очень этим доволен. У него была «идея фикс» — выйти на перегрузку «9», «девятку», как мы её называли. Я понимал его стремление. Такую перегрузку имел только один самолёт в мире — МиГ-29, и Бен хотел сделать манёвр с такой перегрузкой, с какой в Штатах никто не летал. Я убеждал его, что это абсолютно ни к чему, говорил, что многие лётчики пробовали это сделать, но больше, чем на «семёрку», их на перегрузках не хватало — особенно это касалось лётчиков в возрасте. Но Бен меня просто умолял, чтобы мы сделали «девятку» и чтобы этот режим я доверил выполнить ему. В конце концов я ему уступил и дал «добро». Мы сделали эту перегрузку, продержались на «девятке» секунд 10–15, и что удивительно — Бен действительно её выдержал, был чрезвычайно оживлён и возбуждён от полученного удовольствия. Полётным временем мы распорядились экономно, весь полёт занял у нас минут 15, и это оказалось очень хорошо. Потому что, когда мы уже возвращались на «точку», погода начала резко ухудшаться. Прогноз Соколова не оправдался, хорошая погода продержалась не 40 минут, а всего 20. Мы выполнили один заход на посадку при очень плохой видимости. Я запросил руководителя, сколько продержится такая погода, и в ответ мне сообщили, что все «точки» закрыты из-за резкого ухудшения погоды. Я понял, что следующий заход должен быть завершающим. При вторичном заходе на посадку Бен был напряжён, он видел, что мы спускаемся на высоту 300, 150 метров, идёт снег, видимость плохая… Мы вынырнули где-то метров под 80, но вокруг была только белая пелена, видимость ухудшилась до 800 метров. А нам

к тому же предстояла посадка на полосу, засыпанную снегом, едва расчищенную машиной неким зигзагом и потому похожую на тоненькую ниточку. Я стал заходить на посадку перед самой полосой, ориентируясь на эту тонкую ниточку. Бен её вообще не видел и с недоумением меня спросил, куда я собираюсь садиться.

— Вот на эту ниточку, — показал я ему на то, что должно было стать нашей посадочной полосой.

Впрочем, Бен ничем не выдал своего беспокойства и волнения, он держался уверенно и спокойно. Мы аккуратно сели на эту полоску, размерами меньше, чем рулёжная дорожка, выпустили парашютик и зарулили. Бен вынужден был признать, что в такую погоду и натовские лётчики вряд ли смогли бы летать, а тем более осуществить посадку на полосу, которая меньше, чем на авианосце.

Когда мы зарулили и открыли «фонарь», видимость практически исчезла. Встречавшие нас командиры поздравили Бена с вылетом, потом мы хорошо посидели, отметив это дело. Геннадий Щитов и Володя Соколов сделали очень хороший стол, обстановка была тёплой и радушной, и хоть Бен не был крупным военным начальником, встретили его по высшему разряду. Он был моим другом, к тому же многим он понравился компетентностью в военных вопросах, своим характером.

На следующий день Бену нужно было улетать, и мы вернулись в Москву. Он остановился в гостинице МГК КПСС, сейчас она почему-то называется «Марко Поло». Я приехал его провожать, мы немного посидели в номере, чуть выпили, Бен был в очень хорошем настроении. Мы вышли на улицу. Мороз стоял крепкий, около 25 градусов, но день был удивительно ясный — синее небо, яркое солнце. Погода как на заказ. Бен посмотрел на небо и вздохнул:

— Надо же, какая погода!

Помолчал немного, подумал и добавил:

— Конечно, жалко, что не было такой погоды во время нашего полёта, мы не смогли насладиться им полностью. Но, с другой стороны, я прочувствовал, что на МиГе можно летать в самую сложную погоду. По тому, как самолёт уверенно шёл на посадку, как мы сели на такую узенькую полоску, как вели себя руководители полётов, не выказывавшие никакого волнения и паники, я могу с уверенностью судить о его надёжности. А ещё очень жалко, что я потерял свою каракулевую шапку, она мне очень нравилась.

Подаренная Бену шапка была самой обыкновенной, как у всех военных, из недорогих — не пыжиковая, не норковая, а именно каракулевая, но она ему действительно нравилась и очень ему

шла. Где он её потерял, он не помнил. Ну, что поделаешь? Мы обнялись на прощание, он сел в такси и поехал в Шереметьево. Когда машина отъехала от гостиницы я увидел, что по снегу размазаны какие-то клочки шерсти. Нехорошо как, подумал я, кошку раздавили… Тут ко мне подошёл кто-то из знакомых и спросил, что это я так пристально рассматриваю в снегу. Я объяснил. Мы стали всматриваться вместе, и мой знакомый вдруг говорит:

— Да это же не кошка! Это какой-то каракуль!

— Не может быть!

Мы постучали по ледяной корке, потянули за край шерсти и извлекли на свет божий то, что когда-то было каракулевой шапкой Бена. Видимо, вчера, будучи подшофе, он эту шапку уронил, когда выходил из машины, и не заметил этого. Подъезжавшие к гостинице машины укатали шапку в снег, а наступивший ночью сильный мороз покрыл то, что от неё осталось, ледяной коркой. Так Бен остался без русского сувенира. И всё-таки я был рад за него: Бену удалось слетать на нашем МиГе, он теперь был на равных с теми американцами, кому посчастливилось слетать на нашей машине ещё в Америке. Этот полёт он тут же занёс в свою полётную книжку и очень им гордился.

Он ещё несколько раз приезжал в Москву, мы с ним встречались у главкома ВВС, вместе сфотографировались на память, в ознаменование этой встречи, как водится, выпили по рюмке водки и закусили её чёрной икрой. Главком подарил ему сувениры. Встреча длилась около 40 минут — такого внимания удостаивается не всякий военный командир. Бен умел расположить к себе людей — своим чувством юмора, корректностью, умением выслушать собеседника, задать ему интересные вопросы. Я от души радовался, что сумел помочь ему встретиться с разными людьми, лучше понять их, в том числе и командиров высокого ранга.

Мы и сегодня продолжаем общаться с Беном, он регулярно присылает мне свои выкладки по военным доктринам Восточной Европы, в том числе очерки о наших общественно-политических деятелях. Надо отдать ему должное, они сделаны очень профессионально и компетентно. Порой я даже удивляюсь, как он издалека видит самую суть того или иного политика.

13. ПРОТИВОСТОЯНИЕ

Сейчас я хочу перейти к одной из самых щекотливых тем — противостоянию «МиГа» и «Су». Об этом много говорили, писали в прессе, но в то же время впрямую проблема нигде не была обозначена. Тем не менее противостояние двух фирм существует.

Последние лет пятнадцать, благодаря стараниям генерального директора фирмы Сухого Михаила Петровича Симонова, обладающего недюжинными организаторскими способностями, идёт сильное её лоббирование. Никто не спорит, техника на их фирме действительно создаётся незаурядная, на высшем уровне мировых стандартов, впрочем, как и техника микояновской фирмы. Но хотелось бы всё-таки расставить точки над «и». Конечно, меня могут обвинить в том, что я кровно заинтересован в фирме Микояна. Не могу этого отрицать, но сути дела это не меняет. А суть состоит как раз в том, чтобы правильно определить критерии значимости и эффективности работы той или иной фирмы, правильность выбранного ею пути.

Начнём с первого. Есть общие принципы, которые зиждутся на определённой военной доктрине, учитывающей соотношение парка самолётов. Хотела бы того микояновская фирма или нет, как и любая другая, всё равно существуют постулаты определённого развития авиации, основанные на эффективности использования летательных аппаратов ВВС в современной войне и подкреплённые экономическими показателями. Принципиально армию вообще можно оснастить только сверхдорогостоящим, сверхмощным, уникальным оружием, но в таком случае всё будет упираться в вопрос: а сможет ли это выдержать бюджет? Сегодня этот вопрос стоит более остро, чем при советской власти: тогда на оборону тратились огромные средства и не было такой отчётности перед парламентом, перед налогоплательщиками за каждую потраченную копейку. В конечном итоге всё упирается в экономику. Если идти по такому пути, то можно дойти до того, что самые простейшие задачи будут решаться сложнейшим дорогостоящим комплексом. Представьте, что летательные аппараты стоимостью 30 тысяч долларов будут сбиваться ракетой стоимостью 600–800 тысяч долларов. А выпускать её будет самолёт, цена лётного часа которого составляет 100–150 тысяч этих же долларов! Да одно только участие в локальных конфликтах оставит нас «без штанов»!

Так вот, когда эти деньги считали меньше, всё равно распределение летательных аппаратов концептуально строилось таким образом, что 80 процентов истребительного парка должны

составлять лёгкие самолёты, а 20 процентов — тяжёлые. Это соотношение, конечно, может незначительно колебаться: 90 на 10 или 30 на 70 процентов, но в любом случае парк лёгких истребителей должен составлять не менее 70 процентов. Это основа мощи военно-воздушных сил любой крупной страны. И от этого никуда не денешься. Так было в Советском Союзе, такое соотношение существует и в США, и во всех крупных военных державах. Что касается менее развитых государств, там, как правило, есть только лёгкие истребители. Тяжёлые истребители могут себе позволить иметь те государства, которые претендуют на роль мировых лидеров.

Но в любом случае это соотношение должно выдерживаться. Изменять его — значит нарушать экономический принцип построения армии, который определяется двумя критериями: стоимостью и эффективностью технической оснащённости. Несоблюдение этих принципов приводит к тому, что бюджет страны становится несбалансированным — дефицит всё больше возрастает за счёт военных расходов.

Обратимся к истории и действительности. Общее количество МиГов во всём мире составляет около 6 тысяч — это примерно половина общего количества лёгких истребителей. Другую половину парка истребителей этого класса составляют «Миражи», «Фантомы», F-16, F-18 и некоторые другие. То есть сегодня во всём мире насчитывается 10–12 тысяч лёгких истребителей. Цифра очень солидная.

К тяжёлым истребителям относятся самолёты Су-24, Су-27, МиГ-25 и МиГ-31, производимые в нашей стране, и F-15 и «Торнадо» зарубежного производства. Каким самолётам этого класса отдаётся предпочтение? Скажем, F-15 проданы только в Японию и Саудовскую Аравию, больше их нигде не закупают. Су-27 проданы в Китай и заключён контракт с Индией. С учётом всех контрактов на сегодняшний день количество проданных за рубеж Су-27 составляет 60 единиц, если в ближайшие 3-5 лет эта цифра возрастёт до 100 единиц, то слава богу. Самолёты МиГ-25 имеются в Ливии, Алжире, Сирии, Ираке, Польше — всего около 200. МиГ-31 не продан ни один, Су-24 — примерно с десяток. Таким образом, парк тяжёлых истребителей, проданных за границу, в лучшем случае составляет 300 самолётов. Значит, соотношение лёгких и тяжёлых истребителей в масштабе всей планеты — 12 тысяч против 300, или 95 процентов против 5, то есть количество лёгких истребителей является подавляющим.

В воздушном бою, я думаю, двум лёгким истребителям не составит труда одержать верх над одним тяжёлым, если не брать в расчёт МиГ-31, который может на расстоянии 200-300 км

поразить несколько целей, и те даже не узнают, откуда пришло это «похоронное известие». Но МиГ-31 относится к совершенно иному классу истребителей, это уникальный комплекс, сравнивать с которым МиГ-29 или Су-27 просто несерьёзно. Исходя из этого можно с уверенностью сказать, что перекос в производстве тяжёлых истребителей был бы неправильным. Этот класс самолётов — лишь небольшая составляющая ВВС любой страны, и делать её главной составляющей — глубокая ошибка и в экономическом плане, и в плане эффективности.

Почему такая концепция создаётся? Дело в том, что критерии стоимости и эффективности всё больше определяют строительство вооружённых сил. Они используются и в народном хозяйстве, потому что других критериев в экономике не должно быть по определению. Волевым решением, конечно, можно создать ту или иную концепцию, но за каждым волевым решением всегда стоят непомерные расходы, за которые нужно нести ответственность. Более того, они существенно ухудшают эффективность того или иного аппарата. Есть много задач, которые может выполнить только лёгкий истребитель и с которыми тяжёлый истребитель никогда не справится. Поэтому мировая концепция развития военно-воздушных сил строго следует своим законам, и попирать их — значит попирать интересы собственного государства.

Думаю, если бы народные избранники глубже подходили к изучению различных направлений вооружений государства, они бы нашли резервы для пополнения кровоточащей социальной сферы. Например, некоторые «горячие головы» и сегодня говорят о необходимости сокращения самолётного парка лёгких истребителей за счёт вывода из него МиГ-29. Но мы доказали с помощью расчётов, что только сокращение парка тяжёлых истребителей хотя бы до соотношения один к двум, о котором я уже говорил выше (при сохранении боевого потенциала нашей авиации), приведёт к сокращению расходов на их эксплуатацию и в ближайшие десять лет составит примерно 10 миллиардов долларов США. За счёт этих средств за эти годы можно было бы решить острую проблему жилищного строительства в армии. Думаю, рядовым налогоплательщикам было бы интересно узнать эти цифры. Но того, кто заваривает эту кашу, меньше всего интересует мнение народа и вопросы безопасности страны.

Вывод: построение тяжёлых истребителей оправдано, но делать на них ставку как на главные машины в корне неправильно, это тупиковый путь развития авиации. Нужен чёткий баланс. С моей точки зрения, это выглядит следующим образом. Поскольку микояновцы и суховцы работают и над

тяжёлыми, и над лёгкими истребителями, они должны эту работу продолжать. Иногда говорят о слиянии этих двух фирм, но я думаю, что это было бы неправильно. Именно в здоровой конкуренции рождается золотая середина. Но я хотел бы подчеркнуть, что суховцы должны плавно перестраиваться с производства только тяжёлых истребителей (это тупиковый путь развития фирмы) на производство и лёгких машин. Тогда возникнет та конкуренция, результатом которой может стать создание нового, улучшенного истребителя лёгкого класса. К сожалению, надо признать, что, несмотря на огромный денежный поток, фирма Сухого после Су-27 больше не создала ни одного боевого комплекса, а страна сейчас нуждается в первую очередь в них. А безудержная показуха при создании множества модификаций одного и того же самолёта никому не нужна.

Громадная организаторская деятельность Михаила Петровича Симонова была сконцентрирована как раз на том, чтобы перевернуть эту концепцию соотношения лёгких и тяжёлых истребителей с ног на голову. Да, безусловно, он обладает мощным организаторским талантом. Да, безусловно, он может «зарядить» всех людей на свою технику и показать самые её выгодные качества, умело скрыв её негативные стороны. Можно, конечно, залоббировать всех начальников, связанных с военным ведомством и военно-промышленным комплексом, чтобы они говорили только о твоей технике. Но от специалистов это всё равно не спрячешь, рано или поздно эти недостатки всё равно выявятся.

Все эти рычаги «охмуряловки» — по-другому я это назвать никак не могу — Михаил Петрович использовал очень умело и многие факты излагал достаточно правдоподобно. Другое дело, что, говоря о каких-то преимуществах своей техники, он не брал в расчёт технику других фирм, в частности микояновской. И люди, принимавшие его слова на веру, соглашались с ним, что конкурентов у его фирмы нет. Внешне это всё так и выглядит: КБ работает, создаёт одну машину за другой, самолёты классные. Как выразился главком, самая маленькая гайка, которая появляется у них в конструкции, всегда преподносится Михаилом Петровичем как знаковое изменение машины. И, допустим, Су-27УБ становится уже Су-30, хотя обычные машины-спарки всегда имели своё чёткое обозначение — «У» или «УБ». Ещё добавили какую-то малость — и пожалуйста: Су-33, Су-35, Су-37… Я уж не говорю о всяких «П» и «М». Формально Михаил Петрович прав, потому что такое обозначение не запрещено. Но если раньше для этого требовалось решение ВПК и правительства, а также постановление ЦК КПСС, то сегодня никто ничего не

проверяет и можно выставлять любое обозначение.

Помню, я как-то пришёл к Олегу Николаевичу Сосковцу, бывшему тогда первым вице-премьером, и стал объяснять ему эти нюансы. Он был очень удивлён и, надо отдать ему должное, во время нашей встречи очень быстро «въехал» в проблему. Интересным было начало нашего разговора. Он говорит:

— А что, собственно, это такое — «МиГ»? Я такого самолёта и не знаю, вот «Су» есть, а «МиГов» нет, — и улыбается.

Понятно, он это сказал в шутку, но в этой шутке была доля правды, потому что и в правительстве, и в Министерстве обороны все говорили только о самолётах «Су». Такое отношение во многом определила решительная лоббистская политика Симонова, который был мастером словесного жанра. Но рано или поздно всё должно встать на свои места. Не может всё так продолжаться дальше, как продолжалось после главкома Кутахова. Концепцию подводили под самолёт, а не самолёт под концепцию, не заботясь о главных направлениях обороноспособности страны; плевали на мнение различных НИИ, в том числе своих авиационных; принимались многие волевые решения в угоду одной фирме, а не интересам обороноспособности государства. И многие вещи сходили с рук…

В результате нашего разговора Олег Николаевич проникся важностью этой темы и созвал совещание, на котором присутствовали Шапошников, бывший главком ВВС, которому, к сожалению, не хватило времени преодолеть инерцию, и новый главком Дейнекин, который только начинал разбираться во всех хитросплетениях. Сосковец поинтересовался у них, почему они допустили такой перекос. Главкомы промолчали, и он ответил за них:

— Потому что вы это дело сами сотворили. Вы допустили это безобразие.

Итогом того памятного совещания было решение о продолжении модернизации МиГ-29, однако из-за резкого сокращения бюджета и отставки Сосковца эта программа была приостановлена.

Конечно, нельзя всю вину взваливать на людей, которые всего по полтора года пробыли у власти, и тем не менее их доля вины в этом, безусловно, была. Ведь и полтора года — это тоже срок, хотя и недостаточный для того, чтобы войти в курс всех проблем — и прошлых, и текущих, — и разобраться в них. Конечно, можно постоянно корректировать программу вооружений, хотя иногда проще сделать новую, но и на это тоже требуется время. Входя в курс в дел, главком должен суметь различить правду и ложь, ошибки и преднамеренную

подтасовку — как говорится, отделить зёрна от плевел. Часто бывает, что для этого необходимо поверить меньшинству, на что способен далеко не каждый. К тому же в окружении главкома в то время оказались люди, являвшиеся ярыми защитниками самолётов «Су»: зам. главкома по вооружению и эксплуатации, главный инженер, начальник вооружения Главкомата, начальник научно-технического комитета, начальник института по разработке концептуальных направлений развития авиационной техники (ЦНИИ-30)…

Справедливости ради надо сказать, что через три года главком Дейнекин всё-таки решился на «хирургическую операцию» в своём ведомстве и освободил от должностей тех, кто непосредственно руководил этим процессом.

Мы на нашей фирме никогда не отрицали достоинств самолётов Су-27 и всегда говорили, что есть очень хорошая связка истребителей МиГ-29 и Су-27. А потом начался тот количественный перекос, о котором я уже говорил. Михаил Петрович Симонов получил полный эксклюзив на свою технику, за счёт лоббирования убирая с дороги конкурентов. Он, наверное, единственный из конструкторов своих оппонентов называл «супостатами». Главной его задачей было не столько сделать высококачественную технику, сколько избавиться от основного конкурента — микояновской фирмы. И он, кстати, неоднократно в узком кругу всё время подчёркивал, что его главный враг — фирма Микояна. На пресс-конференции, проходившей в рамках всемирного авиационного кворума в Париже, на вопрос «Кто ваш наиболее вероятный противник?» Симонов так и ответил: «Микоян». Ответ его звучал так шокирующе, что многие это приняли за шутку.

Но речь идёт не о самой конкуренции, а о её стиле и методах. Не буду говорить о том, какие Михаил Петрович использовал финансовые рычаги для лоббирования интересов своей фирмы — пусть в этом разбираются другие ведомства. Беда в том, что эта политизированная коррупция в военном ведомстве привела к существенному ухудшению обороноспособности нашей страны, в частности к ослаблению её Военно-воздушных сил.

Дальше — больше. Симонов понял, что такого лоббирования уже недостаточно, потому что даже его союзники задумались над вопросом: Су-27, конечно, хорошо, а что дальше? А дальше появился Су-27М, но он требовал большой доводки и улучшения качества. А на деле получалось, что, к сожалению, качества-то и нет. Более того, лётно-технические характеристики падали. А микояновцы в это время создают машину МиГ-29М, которая явилась новым словом в технологии. Объективно говоря, это была

не самая оптимальная модель, и я говорил Белякову, что нужно уже делать МиГ-29М3 (кстати, то же самое ему советовали конструкторы М. Р. Вальденберг и А. А. Белосвет). Но всё-таки у МиГ-29М маневренные характеристики и характеристики дальности значительно улучшились, хотя с точки зрения максимальной скорости и перегрузки его лётные характеристики были такие же, как у МиГ-29.

Кроме того, была разработана новая технология металлов, которую потом взяли на вооружение наши иностранные оппоненты. Но наши средства массовой информации об этом предпочитали молчать, возможно, потому, что на основе этой машины был создан корабельный истребитель МиГ-29К, превосходивший Су-27 по критерию «стоимость/эффективность» в 3,5 раза. Суть этой новой технологии состояла в том, что впервые в мире на МиГ-29М была применена сварная конструкция из алюминиево-литиевого сплава, что дало огромный толчок к развитию авиастроения. Такая конструкция была значительно проще по технологии, обладала меньшим весом и внутренним объёмом (за счёт большей эффективности используемого объёма).

Наконец эти цифры были обнародованы и показаны высокому начальству — я уже рассказывал, как это было. Я попросил председателя ВПК приехать на аэродром. Мы показали ему «кобру» в исполнении МиГ-29, хотя все говорили, и в первую очередь Михаил Петрович, что эту фигуру пилотажа может выполнять только Су-27.

Кстати, традиционно принято считать, что первыми и единственными «кобру» сделали и до сих пор делают только лётчики фирмы Сухого, хотя это не так. Первыми эту фигуру пилотажа сделали микояновцы (правда, мы её называли по-другому и выглядела она несколько иначе). Потом этой фигурой вплотную занялись в ЛИИ Игорь Волк и Леонид Лобас — они-то и являются настоящими её создателями именно в том виде, в каком мы её знаем сегодня. Но показать впервые публично эту действительно эффектную фигуру пилотажа выпала честь лётчику-испытателю ОКБ им. Сухого Виктору Пугачёву. С лёгкой руки журналистов и руководителей суховской фирмы его и окрестили создателем «кобры». А Виктор никого разубеждать в этом не стал и в ответ на недоуменные вопросы коллег только отвечал:

— Кому надо, тот пусть и доказывает, что не я придумал «кобру», а мне это не мешает.

Я бы не стал об этом писать, но есть в этой позиции какая-то некорректность по отношению к Волку и Лобасу, людям достаточно известным и авторитетным в наших кругах. Всё-таки

фигуры пилотажа придумываются не каждый день, и хочется, чтобы авторство принадлежало их настоящим создателям.

Тогда же мы показали и материалы по МиГ-29К. Всё это оказалось просто убийственным для высокого начальства. И председатель ВПК, и министр авиационной промышленности, и военные специалисты ничего не могли нам возразить и только сказали, что это преступление — делать такой самолёт, как Су-27К, в то время как можно выпускать только МиГ-29К. К сожалению, наш генеральный, желая показать свою объективность, проявил себя не с лучшей стороны, и Симонов этим тут же воспользовался и сделал всё возможное и невозможное, чтобы МиГ-29М задушить на корню.

Конечно, самым грамотным предложением — с точки зрения и военных, и генерального — было делать машину МиГ-29М3, действительно представлявшую новую эпоху самолётостроения. С наименьшими затратами мы получали великолепную боевую единицу, которая существенно превосходила и МиГ-29, и Су-27, и Су-27М, и все его последующие модификации. Равных этому самолёту не было бы ещё долгое время. Но Беляков испугался, что будет замедлено финансирование будущего истребителя МФИ. К тому же военные, в первую очередь заместитель главкома по вооружению и эксплуатации, начальник вооружения (ставленник Михаила Петровича) и начальник научно-технического комитета, будучи в крепкой связке с Симоновым, сделали всё возможное, чтобы МиГ-29М закрыть. Три ключевые позиции в Главкомате чётко держали люди Симонова и во многом определяли его политику.

Впрочем, борьба была не столько против самого самолёта, не столько «за» Михаила Петровича, сколько «против» Белякова. Он им мешал своей непримиримой позицией. Его главный тезис звучал так: «Техника должна сама себя показать». Он всегда доказывал, что лучшую технику должен выявлять объективный конкурс, и определяться она должна по техническим характеристикам. Конечно, так и должно быть, на бумаге так и было, на самом же деле часто принимались волевые решения, и в таких случаях цифрами и фактами оперировали очень вольно. В это время начинали работать другие рычаги управления в Главкомате и в Министерстве обороны. Это не мой вопрос, пусть им занимаются другие ведомства. Я не хотел бы обвинять бездоказательно каких-то людей, но всему придёт своё время. Как говорится, правду-матку не скроешь.

В общем, оказалось, что Су-27К может родиться только в том случае, если будет «убит» МиГ-29М. А если будет «убит» МиГ-29М, то автоматически решается судьба МиГ-29К. И вот этот

тщательно продуманный удар был нам нанесён.

Через пять лет после этих событий я рассказал об этом Сосковцу. И когда стали разбираться в этом вопросе, выяснилась убийственная картина. Оказалось, что за прошедшие годы Су-27М не выполнил ни одного зачётного полёта, в то время как готовность МиГ-29М, по докладу военных специалистов, составляла примерно 50–60 процентов. Цифры были обескураживающими.

Здесь тоже есть своя предыстория. В 1994 году я стал советником главкома по связям с промышленностью и перспективной технике и старался ему доказать, что в его ведомстве очень любят громкие лозунги и декларативные заявления, а нужен глубокий чёткий анализ. Но те люди, которые работали не в унисон с направлением, выработанным Главкоматом, а на основе объективных показателей, не имели возможности роста по служебной лестнице.

В первую очередь это касается головного института, который занимается главными концептуальными направлениями развития авиационной техники ЦНИИ-30. Им с 1994 года стал руководить Василий Егорович Александров, молодой крепкий генерал, бывший заместитель командующего округом, долго проработавший в лётном училище. Он прошёл все ступени — от инструктора до начальника училища, а затем замкомандующего округом. Он был целеустремлённым и жёстким командиром, понимал новые веяния и в обществе, и в авиации. При этом, в отличие от предыдущего руководства, занимал принципиальную позицию в вопросах военного строительства. Поэтому у него были натянутые отношения с вышестоящими начальниками. Под различными предлогами, а при желании предлог всегда можно найти, они препятствовали его продвижению наверх. И Василий Егорович, человек безупречной военной выучки, великолепный профессионал, хороший организатор и прекрасный командир, единственный из всех военно-воздушных начальников за девять лет безупречной службы на такой должности не заслужил звания выше генерал-майора, а ведь до этого он, в том же звании командовал училищем. Я очень рад, что сейчас он возглавляет фирму Туполева, и желаю ему больших успехов на этом поприще.

Когда мы разговаривали с главкомом об Александрове, он всё время мне говорил: «Да не зажимаю я его, не зажимаю!» На что я ему возражал:

— Да как же не зажимаете! До него был один — стал генерал-полковником на этой должности, другой получил генерал-лейтенанта, третий — тоже генерал-полковника. Почему же его вы всё время мурыжите в генерал-майорах? Другие с полковника

до генерал-лейтенанта за три года добираются, а при ваших связях, при ваших хороших отношениях с Грачёвым вы не можете добиться для Александрова повышения в звании!

Я понимал: чтобы «поднять» Александрова, нужно убедить самого главкома в том, что он слушает не тех людей. А 90 процентов сотрудников «Пироговки» (на этой улице находился Главкомат ВВС, отсюда и его название — «Пироговка», или «23-й дом») говорили, что концепция выбрана правильно, что лучше самолётов, чем «Су» любых модификаций, не существует. А каких только модификаций «Су» не было! Су-27, Су-27ИБ, Су-27Б, Су-27М, Су-30П, Су-27ИР… Излишне говорить, что примерно две трети бюджета было направлено на фирму Сухого. Когда я понял, что мои долгие споры с главкомом ни к чему не приводят, я ему сказал:

— Ладно, вы считаете, что я микояновец, тогда давайте сделаем просто — мы поедем в ГНИКИ ВВС, и пусть начальники управления (ГНИКИ тогда командовал Клишин Юрий Петрович) доложат о состоянии авиационной техники по всем направлениям.

Мы провели там выездную сессию, на которой как раз и выяснилось, что все темы, связанные с суховской фирмой, находятся в зародышевом состоянии. Михаил Петрович выбрал очень хорошую концепцию: он якобы делал много новых аппаратов, о них всегда говорили, что это самолёты XXI века, а на самом деле это была простая модернизация того или иного вида, которая в основном сводилась к модернизации той или иной авиационной конструкции, но не комплекса в целом. Как такового комплекса не было ни одного. Надо было видеть лицо главного конструктора Су-27М Никитина, когда на совещании было сказано, что за шесть лет этот самолёт не совершил ни одного зачётного полёта. Когда же Никитина спросили, как могло так получиться, он ответил, что Михаилу Петровичу это неинтересно, ему интересно создавать новые типы самолётов, но не доводить их до конца. Это было единственное объективное и принципиальное выступление представителей ОКБ им. П. О. Сухого.

Любопытно было слышать высказывания начальника вооружения Главкомата по некоторым темам. Когда речь шла о микояновской фирме, готовность которой оказалась гораздо выше суховской, он говорил:

— Ну, вот видите, тут работы непочатый край, работа идёт очень плохо, очень медленно.

Когда же дело дошло до обсуждения Су-27М и докладчик нарисовал весьма неприглядную картину, суховской бригаде в

своё оправдание вообще нечего было сказать. Во время обсуждения я сидел рядом с замглавкома и с усмешкой сказал ему:

— Интересно, что же сейчас изречёт наш начальник вооружения?

А он изрёк следующее:

— Ну вот, тема перспективная, надо увеличить её финансирование, и она быстро заживёт.

А на эту тему, между прочим, и до того пролился довольно щедрый финансовый дождь.

Итоги этого совещания открыли главкому глаза на многое. Он понял, что мною руководит не микояновская спесь, а обида за то, что бездарно разбазариваются средства — на удушающую рекламу, на лоббирование, на решение личных вопросов, но не на оборону страны. Более того, начинается перекос в самой концепции в угоду Симонову. Но ведь Михаил Петрович — это не вся страна, он всего лишь рупор той маленькой группы, которая заинтересована в продвижении бюджета в его сторону.

Рассказал я главкому и о том, как лихо предыдущие начальники обошлись с темой защиты комплексов. В связи с утечкой информации в своё время возникла необходимость защитить наши комплексы специальными доработками. Тема была профинансирована Министерством обороны, и микояновцы ею плотно занимались, в то время как суховцы о ней и думать забыли. Я пытался ещё в то время поднять этот вопрос, но мне умные люди сразу сказали: ты этот вопрос не пробьёшь нигде. И это оказалось действительно так. Поскольку эти вопросы касались обороноспособности страны, в печати о них писать не разрешалось, так как считалось разглашением сверхсекретных данных. Такой подход к теме был не просто наплевательским, это было настоящим вредительством. Но суховцам это сошло с рук, а направленные на тему средства пошли на решение совершенно других вопросов.

Главком постепенно разобрался во всей этой мышиной возне, и после трёх с половиной лет работы с горе-военными строителями он начал принимать оперативные меры. Были удалены со своих постов начальник вооружения и начальник научно-технического комитета, но всё остальное в Главкомате оставалось почти по-прежнему. Перевернуть ситуацию было очень тяжело, поэтому политика оставалась прежней. Решения, которые принимались даже на уровне главкома, начинали тормозиться и в Генштабе, и по линии Министерства обороны. Я понял, насколько далеко зашло дело и как тяжело выполнить ту или иную задачу. Когда резко сократилось финансирование, я подумал: наверное, в

такой ситуации государственные мужи поймут наконец, что невозможно чисто экономически тянуть темы, связанные с различными модификациями «Су». Я считаю, что самым разумным решением в такой ситуации было бы оставить на фирмах приоритетные программы. Мы это неоднократно обговаривали и с главкомом, и с его замом, и с первым заместителем главкома Героем Советского Союза Виктором Севостьяновичем Котом, и с начальником Главного штаба ВВС генерал-полковником Анатолием Ивановичем Малюковым. Например, на фирме Сухого это могла быть программа, связанная с Су-27ИБ, на микояновской — с МиГ-29М3 или МиГ-29СМТ, лёгким фронтовым истребителем. И уже к этим программам подключать другие фирмы, потому что на всех средств всё равно не хватит.

В моём представлении это выглядело так. Допустим, выделяются средства на создание лёгкого фронтового истребителя на нашей фирме. Часть проекта нам помогают делать суховцы, часть — туполевцы, ещё одну часть — ильюшинцы, ещё какая-нибудь фирма. Таким образом генподрядчик вокруг себя собрал бы целую команду, и уже эта команда работала бы по определённой программе. По такой же схеме могла решаться и приоритетная программа на фирме Сухого.

Однако все эти предложения и доводы были отвергнуты, прежде всего потому, что тому же Михаилу Петровичу это было совершенно не нужно. Зачем, имея заказ, делиться им с «нахлебниками»? Эту собственническую позицию разделяют и другие генеральные, в том числе и наш: моё никому не отдам, делиться ни с кем не хочу. Мы же предлагали систему, которая помогла бы выжить в такой тяжёлой ситуации всем фирмам, а не только избранным. И не просто выжить, а сохранить необыкновенно богатый интеллект авиационной промышленности. Потому что если мы его сегодня потеряем, восстановить его будет очень сложно.

Кстати, такой принцип был апробирован на проекте нового истребителя ATF в США. Для его создания были объединены две крупные конкурирующие группы, которые возглавили два генподрядчика «Локхид» и «Нортроп». В эти группы вошли такие авиационные компании, как «Дженерал Дайнэмикс», «Макдонел Дуглас», «Рокуэлл», «Боинг» и другие. В условиях сокращения бюджетных средств на оборону в этом объединении они увидели единственную возможность привязать к новой технологии весь наработанный авиационной промышленностью интеллект, а не распылить его в острой конкурентной борьбе. И результат это

объединение оправдал.

Позиция же, которую заняли большинство наших генеральных, свидетельствует о том, что им безразлична судьба всего нашего авиационного комплекса, как говорится, своя рубашка ближе к телу. Я же, повторюсь, сторонник того, что необходимо выбрать определённые конструкторские бюро, в которых собран мощный интеллектуальный потенциал, и путём объединения генерального подрядчика, главного исполнителя этой программы, и субподрядчиков целенаправленно работать над приоритетной программой. В этом случае не будет происходить распыление средств и интеллекта.

Надо сказать, что и не все военные к этой идее отнеслись одобрительно — они привыкли работать с одним исполнителем, с которым их связывают давние отношения. Перестраивать привычный стиль работы им не хотелось. Как они говорили, думая только о себе, «от добра добра не ищут». Но для всей авиационной промышленности такое альтернативное решение было бы спасением и во многом решило бы вопрос о сокращении расходов. Не секрет, что наш авиационный блок, как и ВПК в целом, был непомерно раздут. Например, на создание «МиГов» работали мощные заводы: московский — МАПО им. Дементьева и «Красное Сормово» в Нижнем Новгороде, каждый из которых выпускал ежегодно 250–300 единиц техники. Примерно столько же самолётов «Су» могли выпускаться на заводах в Новосибирске, Иркутске, Комсомольске-на-Амуре. Сегодня всем ясно, что таких огромных заказов уже не будет, значит, надо реконструировать серийное производство и оставлять нам и суховцам максимум по одному заводу. Это горькая правда, но и единственный шанс выжить в новых экономических условиях. Хотя и одного завода вполне достаточно для внутренних и экспортных поставок. Мне могут возразить, что многие авиационные заводы — градообразующие, они обеспечивают рабочие места тысячам людей. Значит, надо думать об их перепрофилировании.

А когда такое решение отвергается, сразу видно, кто чего стоит, кто чьи интересы блюдёт: государственные или собственные. Поэтому разговоры этих же людей о разрушении нашего комплекса не вызывают у меня ничего, кроме горечи. Я не могу понять, как можно не использовать имеющиеся шансы выхода из этого порочного круга, как можно не понимать, что они сами себе роют яму.

Эта непоследовательность руководителей авиационного комплекса прослеживается во всём. Конечно, когда говорят о том, что государство сегодня наплевательски относится к авиационной промышленности и к военно-промышленному комплексу в целом,

с этим нельзя не согласиться. Но и в этой тяжёлой ситуации нужно искать какие-то пути выхода из кризиса. Безвыходных ситуаций, как известно, не бывает. Путь, который предложил я, одобрения не встретил, потому что личные интересы руководителей оказались выше государственных.

Пожалуй, из всех политиков лишь Юрий Михайлович Лужков смог вникнуть в эту проблему благодаря своему глубокому интеллекту и опыту предыдущей работы (он прошёл путь от простого инженера до руководителя НИИ). Юрий Михайлович сумел понять, что наша истребительная авиация пока теряет только темпы своего развития, а завтра может навсегда потерять и технологию.

Но он сумел не только понять, но и оказать реальную помощь в вопросе, связанном с созданием нового двигателя. Разработка двигателя — вещь очень интересная, но трудоёмкая и тяжёлая. Новый двигатель закладывается минимум лет на 10–15, то есть от начальных концептуальных положений до выдачи техзадания и его полной реализации проходит такой срок. И как бы мы ни старались его сократить, меньше он не бывает. Виктор Михайлович Чепкин для перспективного истребителя сделал действительно уникальный двигатель, двигатель пятого поколения. Виктор Михайлович широко известен как талантливый конструктор. Именно он создал двигатель для МиГ-31. Он прошёл громадную школу на фирме Соловьёва, был его первым замом. Позже его назначили генеральным конструктором фирмы «Сатурн» А. М. Люльки, и все понимали, что это КБ приобрело мощного лидера и прекрасного организатора.

Машин, как принято говорить, для стендовых испытаний было изготовлено порядка 26 комплектов. Они были с малым ресурсом, но этот путь проходят все опытные двигатели. По своим выходным параметрам, по своей конструкции, своей новизне этот двигатель действительно являлся новым словом в двигателестроении. И несмотря на то, что прямого финансирования фактически уже не было, Виктор Михайлович находил средства для окончания своей работы, поскольку для него было важно сделать такой двигатель. Мы настаивали на том, чтобы этот двигатель был унифицирован и подходил для разных самолётов — и для суховских, и для миговских. Но это требование шло вразрез с генеральной линией Михаила Петровича Симонова. Он понимал, что если такой двигатель создадут, да ещё в срок, то и истребитель МФИ, для которого он предназначен, станет реальностью. Поэтому всеми правдами и неправдами он сделал так, что эту тему из-за прекращения

финансирования просто прикрыли. Сегодня появился реальный шанс на её возрождение. В 1998 году Ю. М. Лужков вместе с губернатором Ярославской области Лисицыным и замминистра обороны А. П. Ситновым побывал на заводе «Рыбинские моторы», выпускающем двигатели самолётов. Там они подписали программу работ по доводке чепкинского двигателя. Это первый реальный, конкретный шаг по спасению уникальной технологии. Как сказал столичный мэр, «мы накрыли её спасительным зонтиком».

Надо сказать, что и Анатолий Петрович Ситнов, понимая необходимость сохранения лучших интеллектуальных сил авиапромышленности, во многом поддержал предложения о реструктурировании серийного производства. Он, кстати, одобрил и идею приоритетности определённых программ, посоветовав попробовать договориться хотя бы с некоторыми фирмами — например, Туполева, Яковлева, Ильюшина. Даже понимая существующие между нами разногласия, он выразил веру в этот альянс.

Удивительно, но даже при таком финансовом голоде, таком дефиците финансовых средств Симонов предлагал аналогичную силовую установку главного конструктора Копченко. Спрашивается, зачем нужны две фактически одинаковые силовые установки, которые могут выполнять одни и те же задачи? Логичнее было бы приложить максимум усилий для доводки или унифицирования одной из них. К тому же двигатели Копченко существовали только на бумаге, в металле и работе был лишь его прототип. Кроме того, этот двигатель представляет технологию четвёртого поколения и по сравнению с двигателем Чепкина является скорее шагом в прошлое, чем в будущее. И если сегодня мы не сделаем выбор в сторону будущего, то потеряем лет пятнадцать, а может быть, отстанем навсегда…

Я помню совещание в Главкомате, на котором один из полковников заказывающего управления проинформировал присутствующих, сколько средств понадобится для создания двигателей Чепкина и Копченко, и подчеркнул, что они всё-таки будут делать упор на двигатель Копченко. Поскольку цифры, приведённые им, не отвечали действительности, я не выдержал и взорвался:

— Я прошу мне объяснить, почему вы ориентируетесь на двигатель, который существует только на бумаге? И почему двигатель, с которым уже 26 машин проходят полномасштабные стендовые испытания, прикрывается? А этот двигатель, между прочим, уже лётный. На летающей лаборатории МиГ-25 я лично летал на нём до маха 2,2, делал запуски в воздухе, доходил до

приборной скорости 1200 км/час. И он прикрывается только на основании того, что этот полковник докладывает: на двигатель Чепкина требуется денежных средств на 30 процентов больше, чем на двигатель Копченко! Но все же понимают, что это чистое враньё! Чепкин называет реальную сумму, необходимую для доводки двигателя в серию, а Копченко даёт специально заниженные цифры, потому что у него нет ни одного готового двигателя! Вы же все видите, что человек заведомо говорит неправду!

Настолько сильным было моё возмущение этой ложью, что я не стеснялся в выражениях, слишком горячо аргументировал свою речь, и главком меня даже немножко осадил.

Я сразу вспомнил историю, связанную с двигателем МиГ-29. Был объявлен конкурс, на который были представлены два двигателя. Один из них сначала делал Туманский, с которым мы постоянно работали (потом его заменил молодой конструктор Фаворский), другой — Изотов из КБ Климова. Министр Авиапрома Дементьев сказал, что на оба двигателя средств нет, поэтому надо выбрать один из них. Он поинтересовался у Фаворского, сколько ему понадобится времени на создание двигателя, который, кстати, уже крутился на стенде. Тот честно ответил, что при необходимых финансовых затратах на доводку двигателя уйдёт ещё около шести лет. На тот же вопрос Изотов ответил, что ему понадобится всего три года. Его бойкий ответ понравился министру, а скромная, интеллигентная речь Фаворского впечатления на него не произвела. Все, кроме министра, знали, что Сергей Петрович Изотов лукавит, но промолчали, и Дементьев принял решение делать двигатель Изотова. Он появился только через шесть с половиной лет. Надо отдать должное конструктору: двигатель получился действительно прекрасный, но ведь он его сделал через те же самые шесть с лишним лет.

Доклад же полковника на совещании в Главкомате был не просто невинной ложью, а наглой фальсификацией. Разница между двигателями была несоразмеримой. Но вот эта дельта в расходах стала решающим фактором при принятии решения. У Михаила Петровича была в этом своя выгода: их двигатель не годился для наших самолётов, и он сделал всё, чтобы предпочтение отдали двигателю Копченко. В результате мы потеряли около восьми лет на доводку уникального двигателя, который мог бы послужить основой для будущего поколения авиационных машин. Фактически Симонов наступал на хвост самому себе, но, как говорится, «ни вам, ни нам, ни на барабан». Такая эгоистическая политика и приводит к тому, что мы губим

сами себя, не думая о сохранении авиационного комплекса.

Помню, сидел я как-то вечером в комнате отдыха главкома, и он меня успокаивал, убеждая, что окончательное решение по этому вопросу ещё не принято, хотя звонки «сверху» уже пошли.

— Знаешь, как называют «23-й» дом твои же штабисты? — спросил я у него. — Дурдом.

— Ты бываешь здесь от силы пять часов в день, а я с 8.00 до 22.00 ежедневно, — ответил он. — Представляешь, каково мне приходится?

Впрочем, история с двигателем не одинока. В КБ «Вымпел», возглавляемом Г. Н. Соколовским, была создана уникальная ракета с активной головкой типа американской «AMRAAM», но по некоторым параметрам её превосходящая. В чём её уникальность? Все пускаемые с самолёта-носителя ракеты должны им подсвечиваться и сопровождаться до попадания в цель, что, естественно, сковывает атакующий самолёт. Новая же ракета действует по принципу «пустил-забыл», то есть после пуска она самостоятельно идёт на цель. Казалось бы, такая ракета — мечта всех лётчиков-истребителей. Но всё-таки нашёлся человек, который выступил против неё. Разумеется, таким человеком оказался Симонов. Инициатором создания такой ракеты выступила микояновская фирма, понимая, что при таком вооружении существенно повышается боевой потенциал не только МиГ-29, но и Су-27. Поэтому упёртость Михаила Петровича в этом вопросе не могла не раздражать. На свои самолёты мы поставили эту ракету, она прошла трудные испытания и показала блестящие результаты. Теперь наш заказчик — ВВС и инозаказчик обязательным условием ставят наличие на всех боевых комплексах ракеты Р-77 (русский «AMRAAM»). Как говорят американцы, «no comments».

В результате вместо здоровой конкуренции, за которую все всегда ратуют на словах, на деле вышло неуёмное восхваление и приоритетное финансирование одной-единственной фирмы, которая ничего не производила, и следовательно, удушение её потенциального конкурента. Поэтому можно утверждать, что промышленность разваливают не только горе-руководители государственного звена, но и такие же горе-руководители авиационных предприятий. Одни — в силу своих эгоистических соображений, другие — в силу своей твердолобости, сохранившейся ещё с советских времён, третьи — из-за своей безынициативности, четвёртым просто в жизни не повезло, они не попали в струю, лишились темы.

В такой ситуации оказались, например, туполевцы. Если денег у нас хватает на заказ только одного истребителя, то о

каких разработках мощного стратегического вооружения может идти речь? Тяжёлое положение по той же причине сложилось и у ильюшинцев. Но у них, так же как и у туполевцев, имеется гражданская тематика. А ведь есть конструкторские бюро, работавшие только на такую военную продукцию, которая оказалась за строкой бюджета. Они сегодня действительно находятся в очень трудном положении. И вот тот вариант организации работы КБ, о котором я говорил выше, помог бы им выжить.

Я вспоминаю свой разговор с ныне покойным начальником НТК Главкомата о новом двигателе. Я спросил тогда его, неглупого в общем-то человека, правда, не любившего Белякова:

— Неужели ты не видишь, что это наглая, беззастенчивая ложь?

— Но вы же не угадали размерность, — ответил он. — На наших необъятных просторах нужны истребители большой размерности.

— А что, до этого наша родина была менее просторной? Территория Советского Союза была ещё больше. Это не аргумент. В своём перспективном истребителе XXI века, который был заложен как многофункциональный, мы размерность угадали точно.

— Да, ты прав. Я согласен, конечно, Михаил Петрович врёт, но врёт в масть, всем нравится.

Вот и вся его политика.

Вообще Михаил Петрович всё делал нам в пику. Допустим, проводится конкурс учебно-тренировочного самолёта, в котором принимают участие Александр Николаевич Дондуков, Валерий Константинович Новиков и АНПК «МиГ».

Александр Николаевич Дондуков был у нас на фирме ведущим инженером на МиГ-29, проявил себя с самой лучшей стороны. Затем он перешёл на фирму Яковлева и спустя несколько лет возглавил её. Он обладает незаурядным талантом конструктора и организатора, но мне кажется, что максимально использовать его возможности лучше на федеральном уровне, от этого наша промышленность только выиграла бы. Меня с Александром Николаевичем связывают тёплые, дружеские отношения. Мне до сих пор очень жаль, что он отказался возглавить крупное авиационное объединение, куда входили бы и фирма Яковлева, и АНПК «МиГ», а также несколько смежных предприятий, в том числе и серийные заводы. Но это, увы, уже в прошлом.

Валерий Константинович Новиков — генеральный директор КБ им. Мясищева. Я давно его знаю, у нас хорошие отношения. Он

талантливый организатор, сумевший доказать свою работоспособность и в тяжёлых условиях финансового голода.

Поскольку учебный самолёт должен был обладать повышенной надёжностью, а по своей тяговооружённости и качеству аэродинамики быть близким к МиГ-29 и Су-27, то представленные нами самолёты были созданы по двухдвигательной схеме. Тут же появляются «сухие», причём их схема с одним двигателем сразу же проталкивается для участия в конкурсе. Конкурс они проигрывают, побеждают яковлевцы и микояновцы. Тем не менее Михаил Петрович всё равно создаёт свою учебно-тренировочную машину, как он говорит, «из свободных средств», и тут же проводит переговоры с условными заказчиками о продаже этой техники, хотя самолёт этот прорисован только на бумаге. Министерство обороны его не заказывает, не даёт даже техническое задание, а Симонов всё равно его делает. Почему? Да просто в пику микояновцам и яковлевцам!

Ещё один пример. Мы сделали очень удачный проект транспортного самолёта МиГ-110. Тут же Михаил Петрович выдвигает альтернативный проект С-80, удивительно похожий на проект МиГ-110, за оригинальную схему которого ОКБ им. Микояна, между прочим, получило специальный приз на Всесоюзном конкурсе. И это сходит ему с рук. Это не конкуренция, это давление и уничтожение по всем направлениям, происходящие при полном попустительстве правительства и Министерства обороны.

Но в конце концов наступит время, когда суховцам придётся отвечать на вопрос: какой же всё-таки самолёт они довели до конца? Нет проектов ни Су-27М, ни Су-35, ни Су-37, ни Су-27ИБ. А они опять в очередной раз громко заявляют о создании самолёта XXI века с обратной стреловидностью крыла. Как мы шутим, он так называется, потому что будет сделан только в XXI веке. Очень быстро была доказана абсолютная его ненужность, и доказали это заказывающие институты и институты авиационной промышленности. И тем не менее Михаил Петрович такой самолёт сделал. Он был показан на авиасалоне «МАКС-99» в Жуковском и имел шумный успех у зрителей, чего, собственно, Симонов и добивался. Но этот успех обошёлся бюджету в кругленькую сумму. Самолёт оказался нужен только Михаилу Петровичу, чтобы в очередной раз удивить мир и создать миф о его творческой плодовитости.

При этом он, создавая множество якобы новых машин, всем объясняет, что делает это за счёт своих свободных средств. Но хотелось бы спросить: это какие же собственные средства надо

иметь, чтобы создавать такие машины? И если они есть, то откуда? А если это деньги фирмы, то очень опрометчиво в таком случае называть их свободными. Это называется по-другому: нецелевое использование бюджетных средств. Из штаба ВВС на Пироговке в Министерство обороны было направлено письмо за подписью главкома, в котором чётко доказывалось, что эта тема абсолютно бесперспективна и никому не нужна. Но там его притормозили. При этом никто не спрашивает с Михаила Петровича, куда и на каком основании он потратил бюджетные средства, выделенные под совершенно определённые темы, почему эти темы не закончены и находятся в плачевном состоянии. В конце концов, это же вопросы обороноспособности страны, которые должны стоять на первом месте.

Мне всё больнее смотреть, как идёт разбазаривание государственных средств, как разваливаются авиационные КБ и вместе с ними — вся авиационная промышленность. Такой бесхозный и бесперспективный путь, который выбрал Михаил Петрович Симонов, ведёт в тупик. Но рано или поздно всё должно встать на свои места. Надо сказать, количество «самолётов XXI века», выпускаемых различными фирмами, в том числе Сухого и нашей, превосходит все разумные пределы. Мне эта ситуация немного напоминает ситуацию в нашем кинематографе: картин снимается мизерное количество, а количество ежегодных премий всё увеличивается.

14. ВОЗДУШНЫЕ БОИ В ЛИПЕЦКЕ

Решить вопрос, какой самолёт имеет больше преимуществ — МиГ-29 или Су-27, — можно было очень просто: в учебном воздушном бою. Конечно, микояновцам было интересно узнать, какой самолёт лучше, но главной причиной, по которой мы настаивали на проведении таких боёв, было не это. Главное, в таком бою можно было смоделировать свои действия против условного противника. Скажем, против «связки» американских истребителей F-15 — F-16, примерно подходящих под «весовую категорию» Су-27 и МиГ-29. Конечно, аналогия этих «связок» достаточно условна. Но даже при всей условности такого боя в нём можно было выработать тактику действий как против одиночного тяжёлого истребителя, так и против «связки» тяжёлого и лёгкого истребителей (F-15 — F-16).

Сама эта идея подсказывалась здравым смыслом. Кстати, многие военные и гражданские институты — ЦНИИ-30, ГНИКИ, ЛИИ, ЦАГИ, НИИАС её поддержали. Но как всегда, главным противником здравого смысла выступил Михаил Петрович Симонов. Любая инициатива натыкалась на его прямое противодействие. Правда, на уровне главных конструкторов и технических руководителей фирмы Сухого наша инициатива поначалу встретила поддержку. Мы даже совместно подготовили программу воздушных боёв, за три недели проработав очень большой материал. Но оказалось, что этот вопрос находится в исключительной компетенции их генерального конструктора. И если на нашей фирме генеральный конструктор Беляков дал мне полный карт-бланш на решение этого вопроса то у суховцев ни главный конструктор Никитин, ни главный конструктор Марбашев были не вправе это делать. А генеральный конструктор Симонов, как я уже сказал, эту идею категорически отверг.

По его мнению, такие воздушные бои не имели смысла, потому что якобы и без них было ясно, что Су-27 значительно лучше МиГ-29. В частности, суховцы утверждали, что их самолёт обладает более высокими лётными качествами. Действительно, на меньших скоростях — 500–550 км/час — Су-27 имел небольшое преимущество, но зато на скоростях свыше 550 км/час — а это основной боевой диапазон — наш самолёт выглядел значительно сильнее. Ещё одним преимуществом Су-27 считался его мощный локатор. Но оценивать локатор только по его мощности может только дилетант. Мощность сама по себе в бою значит не очень много, так как дальность обнаружения и дальность захвата цели и её сопровождение зависят не столько от

мощности локатора, сколько от размеров цели, то есть её отражающей поверхности. А Су-27, между прочим, в 1,5 раза больше МиГ-29. И это наводило нас на определённые размышления.

В любом случае нам интересно было проверить качества самолёта Су-27 в бою и самим убедиться, насколько утверждения суховцев соответствуют действительности. Но такую возможность мы не получили.

Тогда я решил зайти с другого бока и предложил Михаилу Петровичу совместно решить вопрос о полётах лётчиков его фирмы на МиГ-29, а наших — на Су-27. Но и этот вариант он отверг. Возможно, в этом отказе у него, как генерального конструктора, был свой резон: наш самолёт уже был принят на вооружение, но продвижение его шло не совсем гладко, а Су-27 только проходил испытания, и в ходе облёта были возможны всякие неожиданности. Нас это, впрочем, не пугало. Желание наших лётчиков-испытателей посмотреть «узкие» места суховской техники было сильнее. Но у Симонова возобладал страх возможной потери самолёта. Впрочем, я думаю, ещё больше он боялся того, что даже при облёте могло выясниться, что преимущество Су-27 перед МиГ-29, о котором он всем рассказывал, — не больше чем миф. Как бы там ни было, договориться нам так ни о чём и не удалось, и сближения фирм, на которое я надеялся, не получилось.

Правда, в конце нашего разговора Михаил Петрович сказал мне:

— Чтобы ты не подумал, что я вообще против нашего сотрудничества, я могу лично тебе предоставить возможность вылететь на Су-27, но только на чистый пилотаж, без испытания самолёта на крайних точках.

Но я от этого предложения отказался:

— В отличие от вас мы готовы всех ваших лётчиков вывезти на МиГ-29 и показать им любую точку, какую они захотят увидеть, в любом диапазоне высот и скоростей, на любом режиме и в любом сочетании. И этот вопрос уже согласован с руководством фирмы. Если же вы не готовы к такому взаимному контакту, а можете предоставить возможность вылететь на Су-27 только мне, и то только на облёт как строевому лётчику, мне такой полёт не нужен. Такой полёт я могу выполнить и в другом ведомстве.

Казалось, идее этих воздушных боёв так и не суждено осуществиться, потому что никто не хотел идти наперекор мнению Симонова. И всё-таки такой человек нашёлся. Им оказался начальник Центра боевого применения в Липецке

Суламбек Асканов (мы его звали Сергеем Сергеевичем).

Когда я стал шеф-пилотом, мы начали очень тесно сотрудничать с этим Центром, представлявшим собой элитную часть ВВС. Там служили самые сильные лётчики из строевых частей, велась очень большая научно-методическая и исследовательская работа. Мы понимали всю важность тесного контакта с сотрудниками Центра, которые не только выявляли недостатки в матчасти, но и давали нам много полезных советов.

Сначала лётчики отнеслись к нам настороженно и недоверчиво, решив, что главная наша задача — не выявлять недостатки своих самолётов, а маскировать их. Но когда они поняли, что руководство нашей фирмы действительно заинтересовано в тесном контакте с институтом, что нами движет искреннее стремление сделать свою машину лучше, а значит, совместно с ними искать пути наиболее эффективного решения проблем, у нас закипела настоящая творческая работа.

Уже месяца через три у нас установился тот стиль работы, который даёт наилучшие результаты во взаимодействии двух таких ведомств. Практически раз в две недели я вылетал в Липецк, участвовал там в полётах, вместе с ведущими лётчиками и начальниками отделов анализировал исследовательские материалы, искал пути решения возникающих проблем. Сотрудники института, в свою очередь, не раз бывали у нас на фирме.

Во многом такому продуктивному сотрудничеству способствовало назначение новым начальником Центра Сергея Асканова, ингуша по национальности. У него имелся громаднейший опыт повседневной строевой работы, он дослужился до замкомандира дивизии. Среди лётного состава он выделялся своей интеллигентностью. Никто никогда не слышал, чтобы он повышал голос на подчинённых и уж тем более ругался матом, чем традиционно грешат лётчики, любящие крепкое словцо. Асканов был великолепным лётчиком. Его отличала очень хорошая техника пилотирования — очень мягкая, без сильных рывков. Все фигуры он выполнял энергично, но в то же время они выглядели слитно, как единый комплекс.

Такой же выразительный почерк пилотирования отличал одного из лучших пилотажников из Кубинки, военного лётчика Володю Шилова. Все буквально засматривались его пилотажем. Радиусы виражей у него были минимальные, но он настолько красиво вычерчивал их в воздухе, что было понятно: лётчик выполняет их с лёгкостью и какой-то удивительной свободой.

Работа в должности начальника Центра боевого применения позволила Сергею Асканову проявить весь свой интеллект, все

творческие способности, использовать богатейший опыт лётной работы. Сергей очень много сделал для работы по МиГ-29 и Су-27. Он видел не только их достоинства и недостатки, но и то, что отношение к самолётам наверху очень субъективное. Установка сверху была однозначная: Су-27 показать полностью готовым к эксплуатации, практически лишённым дефектов, а МиГ-29, напротив, — требующим больших доработок. Асканов это всё понимал и очень эту ситуацию переживал. Мы с ним обсуждали её неоднократно, и однажды он мне вдруг сказал:

— Знаете, Валерий Евгеньевич, я решил провести воздушные бои между «МиГом» и «Су».

С одной стороны, меня его решение, конечно, обрадовало, с другой — я понимал, что оно может стоить ему карьеры, и счёл нужным его предостеречь. Но Сергей был человеком принципиальным, он хотел получить объективную картину и поэтому решения своего менять не стал. Такие бои были проведены. Более сотни боёв показали, что в 80 процентах преимущество было на стороне МиГ-29. Причём наш самолёт выигрывал и ближние, и средние, и даже дальние маневренные бои, которые заведомо считались «коньком» Су-27. Как мы и предполагали, на первый план выступила не мощность его локатора, а размерность нашего «двадцать девятого».

Этот результат стал оглушительным для многих, и его предпочитали не афишировать. С научно-методической точки зрения эти эксперименты были проведены достаточно корректно, и сомневаться в достоверности их результатов не было никаких оснований. Впрочем, мы были бы довольны, даже если бы наш МиГ-29 выиграл пятьдесят процентов боёв.

Но такой результат, разумеется, никак не мог устроить Симонова, поскольку наносил урон имиджу Су-27, а вместе с ним — и авторитету фирмы. Поэтому Михаил Петрович срочно прилетел в Липецк, где развил бурную деятельность. С его подачи придумали определённые ограничения для МиГ-29, не позволявшие ему выходить на режим допустимых углов, которые заведомо уменьшили под предлогом недостаточной боковой управляемости. Ограничения эти были, мягко говоря, некорректными и надуманными, поскольку все самолёты того поколения не обладали нужным уровнем боковой управляемости для этих углов атаки. Но тем не менее эти ограничения по МиГ-29 приняли и новые бои решили провести уже с ними.

Чистоты и корректности в проведении этого эксперимента не было. Лётчики на «двадцать девятом» МиГе заведомо ставились в неравные условия: во-первых, ограничения накладывались только на один самолёт, во-вторых, отслеживать запрещённый угол

атаки, любое превышение которого каралось как бы предпосылкой к сваливанию, лётчик должен был визуально, «на глазок», что в бою вообще неприемлемо.

Но тем не менее мы согласились на повторное проведение воздушных боёв даже с ограничениями по нашему самолёту. К сожалению, к тому времени Сергей Асканов погиб в катастрофе на МиГ-29, экспериментом занимались другие люди. Когда я прилетел в Липецк и мне показали результаты этой новой программы боёв, и лётчики, и специалисты явно чувствовали себя неловко за явную натяжку их результатов в пользу Су-27.

А Алик Харчевский, лётчик Центра, простодушно мне сказал:

— Вот, Валерий Евгеньевич, сейчас картина немного лучше. Наконец-то стало проявляться преимущество Су-27.

— А если ещё больше занизить ограничения по МиГ-29, то и воздушные бои не понадобятся, — ответил я.

Провести воздушный бой с Су-27 на спарке МиГ-29 предложили и мне, а я отказываться не стал. Первые полторы минуты боя мы двигались по траектории, выходя в нужное для атаки место всеми возможными способами. Нам довольно быстро удалось создать себе преимущество для выхода на атаку цели, мы сели на «хвост» Су-27 и весь остаток боя провели не слезая с него. Надо отдать должное лётчику Су-27, пилотировал он хорошо, но бой всё равно выиграли мы.

Правда, Алик пытался меня убедить в том, что лётчик был выбран неудачно и что если бой проведёт он сам, результат будет иным. Но в том-то и дело, что результат эксперимента не должен находиться в зависимости от квалификации лётчика.

Несмотря ни на что, мы остались довольны результатами повторных воздушных боёв, а самое главное — нам удалось узнать, как вести себя против «связки» F-15 — F-16. И это для нас стало главным итогом учебных воздушных боёв.

В заключение хочу сказать несколько слов о липецком Центре боевого применения и его лётчиках. Как я уже говорил, в этом Центре собрана вся элита авиации наших ВВС. От его работы зависит очень многое. Порой лётчики института видят в самолёте те недостатки (с точки зрения боевого применения), которые мы, лётчики-испытатели, выявить не можем. И все их методические разработки, основанные на экспериментах и исследованиях, дают богатую пищу для размышлений авиаконструкторам.

Я с благодарностью вспоминаю Сергея Асканова, Героя России, лётчика с большой буквы, моего друга. Он дал новый импульс работе своего коллектива, был его душой. Запомнились мне такие яркие лётчики, как Алик Харчевский (с ним нас сблизила не только общая работа, но и личная дружба),

Александр Трощев, майор Виктор Шелоганов (к сожалению, он погиб при испытаниях самолёта), Николай Чага. Они не просто критиковали те или иные недостатки матчасти, но и предлагали способы их устранения. Таким творческим подходом к работе они заметно выделялись среди лётного состава Центра. Думаю, при другом повороте судьбы они могли бы стать и блестящими лётчиками-испытателями, и большими военачальниками. Мне было приятно работать с ними. У нас возникало немало острых моментов в отношениях, но они всегда разрешались на деловом уровне.

Я хотел бы пожелать Центру и всем его лётчикам здоровья, успехов и удачи.

15. ОШИБКИ БЕЛЯКОВА

Беляков не хотел делать МиГ-29М3, и это было его стратегической ошибкой. Это была машина почти «миговской» размерности, но она позволяла выполнять задачи с радиусом действия больше, чем у Су-27М, к тому же решала задачи многофункционального истребителя. У Ростислава Аполлосовича были своеобразные опасения. Он думал, что этот аппарат «перекроет кислород» нашей главной машине — истребителю МФИ. МиГ-29М3 представлял собой модернизацию МиГ-29М — сварная конструкция из алюминиево-литиевого сплава была по площади на 10 процентов больше, чем у МиГ-29, плюс добавлялось переднее управляемое горизонтальное оперение. Этот многоцелевой истребитель с дальностью порядка около 4000 км, оборудованный дозаправкой в воздухе, был предназначен для завоевания превосходства в воздухе и для работы по наземным точечным целям в сложных метеоусловиях днём и ночью. Истребитель МФИ — многофункциональный истребитель пятого поколения — был в размерности Су-27, но уровень его боевого комплекса, выполненного с использованием технологии «стелс», выходил на уровень истребителей XXI века. Я говорил Белякову, что опасения его напрасны, но переубедить его было невозможно, всё-таки у него было мышление прежних времён. Это было его ошибкой, которой тут же воспользовалось руководство Министерства обороны, хотя, по идее, именно оно должно было убедить Белякова принять заказ, нужный ВВС. Но тут на первый план выступили личностные мотивы, и эта стратегическая ошибка стоила нам очень дорого…

На нашей фирме, как и на других, генеральный конструктор являлся фактически единовластным начальником, о коллегиальности решений говорить не приходилось. Конечно, проводились различные советы, на которых обсуждались те или иные вопросы, но все смотрели в рот генеральному, его слово было последним. Думаю, такое единоначалие в управлении должно быть, и все решения и требования руководства должны выполняться неукоснительно, но на предварительном этапе должно быть более широкое обсуждение. К сожалению, на практике этого почти не бывает: все подстраиваются под вышестоящих начальников, и коллегиальность носит больше показной характер. Бывают, конечно, и жаркие споры, но когда дело касается крутых решений генеральского уровня, то тут особенно не разговоришься. И это основная и главная ошибка в управлении. Она, увы, характерна не только для нашего КБ, в

котором в принципе коллегиальности было побольше, чем на фирме Сухого.

Должен сказать, это характерно для большинства предприятий, которые решали масштабные государственные задачи, таким был стиль руководства того времени, стиль, выработанный определённой системой правления — как государством в целом, так и его институтами власти, производством, в меньшей степени — культурой.

Я лично не могу пожаловаться в этом смысле на отсутствие внимания ко мне и другим лётчикам со стороны Белякова. Наоборот, я не могу припомнить случая, когда бы он меня не принял и не выслушал бы внимательно рассказ о тех проблемах, с которыми я к нему пришёл. Именно с его помощью я решал все наболевшие вопросы, связанные с техникой и лётным составом. Единственное, что от меня требовалось, — чёткая аргументация вопроса, желательно, подтверждённая цифровым материалом, либо конкретная наглядная мотивация.

Кстати, такой постановке вопроса я научился у наших главных конструкторов во главе с Беляковым, и это поистине ни с чем не сравнимая школа роста личности.

Другая ошибка Белякова, тактическая, — в неумении строить отношения со средним звеном руководства ВВС и министерств обороны и авиационной промышленности. Своими знаниями он заметно выделялся среди генеральных конструкторов, в истории авиации было мало таких высокоэрудированных, знающих, обладающих высоким интеллектом специалистов, как Ростислав Аполлосович. Но ему не хватало гибкости в отношениях с людьми. Он мог, например, открыто, при большом стечении народа, высказать весьма нелестные критические замечания военным, что, конечно, не могло им нравиться, поскольку авторитета критикуемому эти замечания не добавляли. Это негативное отношение бумерангом возвращалось на фирму.

Помню, на одном из совещаний, кажется, в Иркутске, которое проводил высший состав руководства министерств обороны и авиационной промышленности, Беляков довольно резко высказался о некоторых действиях руководства ВВС, в частности службы вооружения, которой тогда командовал Мишук. Услышав нелицеприятную критику в свой адрес, он аж весь побагровел, и это все видели. Когда мы возвращались в Москву, он сказал Михаилу Романовичу Вальденбергу:

— Ты что думаешь, я прощу Белякову такое полоскание при всём честном народе? Ну, Беляков, держись, я своё слово ещё скажу!

И таких ляпов у Белякова было много, причём он допускал их

без всякого злого умысла, руководствуясь исключительно интересами дела. Он всего лишь хотел указать на нерадивость некоторых работников, на их некомпетентность, но делал это в очень обидной форме, неуклюже. Всё-таки при этом ему нужно было соблюдать тактичность и помнить, что военные — народ особенно ранимый, критика руководящего состава у них вообще не допускается. Поэтому если кто-то начинает критиковать военное руководство прилюдно, при подчинённых, оно этого не забывает и не прощает. Нам частенько из-за этого доставалось.

В этом отношении Михаил Петрович Симонов выгодно отличался от Белякова, он таких ошибок не допускал, предпочитая лишний раз промолчать или даже незаслуженно похвалить руководство военного ведомства. Поэтому и союзников у него всегда было много. Кроме того, Беляков был «заряжён» на одного-двух определённых руководителей — как правило, это был министр обороны или заведующий отделом ЦК (например, Устинов) — и работал с ними напрямую, многого добиваясь именно решениями, принятыми на высоком уровне. Он был кабинетный генеральный конструктор и свой кабинет покидал редко. Хотя, конечно, и ему приходилось выезжать и во Владимировку, и на другие полигоны, участвовать в различных совещаниях в Министерстве авиационной промышленности. Но от живой работы со средним звеном руководства ВВС и Министерства обороны он практически полностью отказался и не давал развивать эти отношения главным конструкторам. И они, связанные таким отношением генерального, не могли в полной мере проявить свои организаторские способности. Но и активность таких главных конструкторов, как Васильченко, Вальденберг, Белосвет, не могла заменить деятельность генерального. Такой сидячий образ жизни руководства имел исключительно негативные последствия для фирмы.

Внешне Беляков выглядел надменно, хотя, по сути, он был скромным человеком. Его интеллектуальное превосходство в диспутах с начальством было очевидно, он, не стесняясь, ставил на место руководителей любого уровня, если те были не правы. Разумеется, этим он вызывал раздражение в кругах высшего военного ведомства и ВВС. Покуда здравствовал Дмитрий Фёдорович Устинов, многие были вынуждены проглатывать горькие пилюли от Белякова, но когда он остался без высокопоставленной защиты, обиженные начальники выместили на нём свою неприязнь в полном объёме. И это не могло не отразиться и на его карьере, и на судьбе фирмы.

Я разговаривал со многими руководителями, и они в один голос мне говорили:

— Ты спроси у своего Белякова, когда он последний раз был на Пироговке? Когда он был у нас в кабинетах? Этого никто даже вспомнить не может. А Михаил Петрович может зайти даже к начальнику отдела и минут пятьдесят с ним поговорить, и для того это будет праздник!

В понятиях Белякова он не должен был опускаться до такого общения, но я считаю, что Михаил Петрович в этом отношении был абсолютно прав. Во-первых, таким образом он значительно легче достигал своих целей, во-вторых, к нему просто все хорошо относились на разных уровнях. И результат был налицо. И это правильно: генеральный конструктор должен общаться с разными руководителями среднего звена. Таким образом и они лучше узнают генерального, и он будет лучше знать истинные запросы и требования именно тех людей, которые работают над темой и непосредственно ею руководят. Позиция Михаила Петровича здесь была очень позитивной, и на его фоне Беляков смотрелся невыигрышно. А значит, прибавлялись очки одной фирме и убавлялись у другой.

Ростислав Аполлосович Беляков всегда был умным, честным человеком, в людях он не терпел ограниченности, хамства и авантюризма. В среде генеральных конструкторов к нему относились как к патриарху — не из-за возраста, а из-за уровня его таланта и знаний. Он был признанным лидером, пользовавшимся большим уважением в своей среде. Правда, многие работники аппарата Министерства обороны и Главкомата, которых Беляков мог иногда и осадить, относились к нему неприязненно. Лавры Белякова особенно не давали покоя Симонову, и когда он стал заместителем министра авиационной промышленности, своё негативное отношение к Ростиславу Аполлосовичу он перенёс и на микояновскую фирму.

Когда один из самых сильных организаторов в авиационной промышленности И. С. Силаев уходил на повышение, он сказал много тёплых слов и в адрес нашей фирмы, и Р. А. Белякову лично. А в кругу близких друзей с горечью признался, что некоторые товарищи (имея в виду прежде всего Симонова) пытались охладить его чувства и к этому человеку, и к нашей фирме.

Беляков оказался просто не готов к новой эпохе и к тем правилам, которые она диктовала. Он привык к строгому соответствию руководящих документов, к действенности и эффективности постановлений ЦК партии и правительства, а тут вдруг оказалось, что не действуют даже указы президента.

Думаю, история ещё не раз с благодарностью вспомнит имя Ростислава Аполлосовича Белякова, давшего целую плеяду

блистательных учеников — конструкторов и руководителей авиационных предприятий и институтов. Но главное достижение его таланта — это прекрасные самолёты, созданные под его руководством в нашем коллективе. Во всём мире знают, что микояновские машины — самые простые в управлении и самые прочные и надёжные в эксплуатации. МиГ — это самолёт-боец, машина для боя.

16. Я — ШЕФ-ПИЛОТ

Любимый постулат Белякова «Техника должна сама себя доказать» в современных условиях звучал уже неактуально. На первый план выходили иные факторы. Хотя доля истины в этом выражении была: побеждать действительно должна лучшая техника. Но мировая практика внесла свои коррективы в это утверждение: побеждает та техника, которая имеет лучшее сопровождение.

В тех случаях, когда нужно было пробивать какое-то решение и при этом ощущалось сопротивление среднего звена, иногда даже главных конструкторов, Беляков здорово помогал.

Став шеф-пилотом, я довольно смутно понимал, как надо взаимодействовать с главными конструкторами, со средним звеном КБ. Мой прежний опыт лётчика-испытателя здесь не годился. Шеф-пилот должен был вести себя по-другому, это я сознавал, но как? Когда я приступил к работе, стало ясно: многие вещи концептуально я понимаю правильно. Не только я, но и мои товарищи видели огрехи в руководстве того же Федотова и думали, что если их устранить, это пойдёт всем на пользу. В работе Александра Васильевича иногда прослеживалась определённая конъюнктурность, и в таких случаях Пётр Максимович Остапенко выступал его оппонентом.

Когда я пришёл в КБ, один маститый начальник вызвал меня и сказал:

— Ты, Валера, был пилотом, очень хорошим лётчиком-испытателем, здорово нам всем помогал. Значимость твоей новой должности шеф-пилота иная, политическая. Теперь ты должен выполнять не то, что тебе скажут твои товарищи, а то, что скажем мы.

Я с большим уважением относился к этому человеку, но то, что он мне сказал, плохо увязывалось с моими представлениями о работе. Но я ему благодарен за то, что он открыто и прямо заговорил о том, какова будет моя роль. Гораздо хуже, если бы он промолчал. Я, конечно, выразил своё несогласие с такой позицией, он меня доброжелательно пожурил и сказал:

— Всё встанет на свои места. Ты теперь наш.

И всё-таки в своей работе я постарался как можно тактичнее отстаивать свою линию. В этом большую помощь мне оказал Беляков. Я стал много с ним общаться благодаря знаменитому лётчику-испытателю Владимиру Сергеевичу Ильюшину. Одно время он был шеф-пилотом фирмы Сухого, затем стал заместителем главного конструктора. Для меня он был

авторитетом во многих вопросах. А поскольку отношения у нас сложились очень хорошие, я иногда обращался к нему за советом. После своего назначения я пришёл к нему посоветоваться о главном: как быть дальше, как строить работу?

Сделаю небольшое отступление, чтобы вспомнить корифеев отечественной авиации. Со многими из них я был знаком лично, со многими меня связывали тёплые отношения, и все они многому меня научили не только в профессии, но и в жизни.

С большой теплотой я вспоминаю инструкторов ШЛИ, учивших меня делать первые шаги в небе. Это мой первый учитель Ю. А. Шевяков («Граф», как мы его называли между собой), М. М. Котельников («Мих-Мих»), В. Крыжановский («Крыж»), В. И. Кирсанов, В. И. Слабчук, О. В. Дружинин («Сталбыть»), В. Ф. Токаев, Л. В. Фоменко («Фома»).

Дружеские отношения меня связывали с Э. В. Еляном, лётчиком, первым поднявшим Ту-144. Он рассказывал мне много интересного, и я старался не пропустить ни слова. Как и все кавказцы, он обладал необыкновенным чувством юмора, но, по-моему, на родном языке говорил хуже, чем на английском.

Я был готов часами слушать рассказы Сан Саныча Щербакова об истории нашей Родины, поскольку с детства, помимо математики, увлекался историей. К тому же у него была очень хорошая библиотека (всё-таки сын члена Политбюро!). Он ценил меня как благодарного слушателя, хотя я и задавал часто «неудобные» вопросы. Но он всегда на них отвечал и вообще держался со мной как с равным, коллегой. Позже, когда мы с ним стали летать на «штопор», он давал мне не просто полезные советы, а необходимые рекомендации. Некоторые испытатели иронично называли его «академиком», «классиком». Действительно, его подход к «штопору» можно назвать академическим, но это был его профессиональный почерк. Я бы назвал его позицию академически принципиальной. Без преувеличения можно сказать, что он был самым опытным «штопористом» не только у нас в стране, но и во всём мире, «штопористом» номер один. Про него часто говорили, что он летает только в простую погоду. Но хотел бы я знать, в какую погоду надо летать на «штопор» на одном двигателе? Конечно, находились энтузиасты, которые летали и за облаками, что было авантюрой. Сан Саныч этого себе не позволял. Я очень горжусь, что могу называться его учеником, так как во многом благодаря именно ему я приобрёл тот бесценный опыт, который позволил мне провести успешные испытания самолётов МиГ-29 и МиГ-31 на «штопор»…

Но вернёмся к Владимиру Сергеевичу Ильюшину. Он молча

выслушал меня и сказал:

— Тебе будет очень трудно. Представители КБ начнут стараться тебя использовать в своих интересах, и ты должен об этом помнить. Но у тебя есть очень хороший противовес — твой генеральный. Если ты найдёшь с ним общий язык, будешь с ним тесно общаться, то проблем у тебя будет значительно меньше.

Я знал, что Беляков ко мне неплохо относится, впрочем, я и повода к тому, чтобы он относился ко мне плохо, не давал. Без ложной скромности скажу: мне с честью удавалось выходить из множества коварных ситуаций, которые возникали из-за неполадок испытываемой техники, часто в практически безвыходных ситуациях я спасал машины и всегда боролся за них до последнего, используя малейший шанс. Конечно, был в моей испытательской судьбе элемент везения, спасибо Всевышнему за это, но и личный фактор кое-что значил. Очевидно, зная эти факты моей биографии, Ростислав Аполлосович пришёл к выводу, что я именно тот человек, который ему нужен. Генеральный и главный конструкторы ценят лётчиков, которые бережно относятся к технике, за которыми нет шлейфа неприятностей, с ними они чувствуют себя спокойнее, а это значит многое.

Позже я сам много раз оказывался в ситуациях, когда мне приходилось добиваться разрешения на полёт какого-нибудь лётчика, а в ответ я наталкивался на сопротивление. Сначала до меня никак не доходила причина упорства тех, кто мне отказывал. И лишь потом мне объяснили:

— Ты должен нас правильно понять. Когда полёт осуществляешь ты, мы все спокойны, потому что знаем, что если даже что-то случится, ты всегда из этой ситуации выкрутишься. А тут новый человек…

Надо отдать должное Белякову: он никогда не искал повода отказаться от встречи со мной. Впрочем, и со всеми главными конструкторами у меня сложились прекрасные отношения. Если возникала необходимость в их помощи, они всегда были готовы отложить свои дела, понимая, что у меня не часто появляется возможность посетить КБ, пообщаться с ними. Они очень чутко относились к моему дефициту времени и всегда шли мне навстречу, за что я им безмерно благодарен.

То же самое можно сказать и о Белякове. Мы с ним общались очень много, два-три раза в неделю уж точно, а то и больше. Как правило, мы предварительно созванивались, и он назначал мне встречу, но если такая необходимость возникала неожиданно, я был абсолютно уверен, что он обязательно выкроит для меня время. Несмотря на наши хорошие отношения, Ростислав Аполлосович оставался суровым и принципиальным

руководителем и в случае каких-то неприятностей спрашивал с меня по всей строгости. Я, конечно, в таких случаях пытался объяснить причину того или иного случая, ссылаясь на то, что я заранее его информировал. Беляков на это мне отвечал:

— Валера, значит, ты меня не прострелил.

Это означало, что я не сумел донести до него информацию в таком виде, чтобы она засела у него в голове и он обратил бы на неё большее внимание. Правда, такое случалось нечасто. Значительно чаще мне удавалось заострить его внимание на нужной информации, убедить его в необходимости тех или иных действий, и тогда проводить решения через главного конструктора и аппарат КБ было гораздо проще.

Однажды произошёл неприятный для меня случай. На МиГ-29, так же как и на Су-27, были «носки» для улучшения взлётно-посадочных и пилотажных характеристик при выполнении различных манёвров в воздухе на углах атаки более 8,5 градусов. Система была сделана таким образом, что в нормальной, штатной ситуации эти «носки» были завязаны по шасси. Но при взлёте на форсаже, когда нарастание угла происходит чрезвычайно стремительно, «концевик» на левой стойке не всегда успевал правильно срабатывать, и система отслеживания «носков» по углу атаки обрывалась. И лётчик оставался без «носков». МиГ-29 по пилотированию ничем не отличался от самолёта с «носками» до углов порядка 15–16 градусов, а дальше без «носков» самолёт резко срывался. И эти срывные углы приводили к тому, что машина попадала в «штопорное» движение. В такую ситуацию может попасть любой самолёт, не только МиГ-29: если отказывает механизация, гладкое крыло на больших углах атаки предрасположено к срыву. Такая ситуация возникала дважды: один раз у меня, второй раз — у Володи Кондаурова, полковника, лётчика-испытателя из ГНИКИ ВВС (сейчас он — Герой России, заслуженный лётчик-испытатель). То есть самолёт срывался на меньших допустимых углах, чем на крыле с выпущенной механизацией. Эти два случая показали, что мы можем схлопотать большие неприятности. Я так и написал в полётном листе, затем доложил по инстанции Белякову. Потом у меня состоялась беседа с начальником отдела лётных испытаний Рязановым, с которым мы написали служебную записку. Но к моим выводам о том, что эксплуатация самолёта с таким дефектом неприемлема, отнеслись довольно прохладно: да, действительно, дефект есть, но он не такой серьёзный. Даже большинство ведущих инженеров, непосредственно связанных с МиГ-29, высказали мнение, что этот дефект можно обойти методологически. Конечно,

методологически можно обойти всё что угодно, но при выполнении фигур на форсаже процесс идёт настолько интенсивно, что очень сложно выработать какие-либо методические рекомендации на случай возникновения подобной ситуации. И среди лётного состава единодушного мнения на этот счёт не существовало.

Тем не менее было принято решение устранить эту недоработку, но его исполнение затягивалось. И неприятность не заставила себя долго ждать. На генеральной репетиции «показухи» в Мочулищах у одного из ведомых произошёл тот самый отказ, и он, даже не поняв, что произошло, катапультировался на глазах у изумлённой публики. Машину, естественно, мы потеряли. Неприятность была из ряда вон выходящая, настроение — никакое. И только тогда все вспомнили о невыполненной доводке. Я напомнил об этом Белякову, на что он мне ответил:

— Да, я помню этот разговор, ты неоднократно мне об этом говорил, но ты меня не прострелил.

Мне ничего не оставалось делать, как сказать, что в следующий раз буду его «простреливать» более жёстко. Хотя со своей стороны я сделал всё возможное, чтобы он обратил на этот факт внимание. Я не просто оставил запись в полётном листе о недопустимости использования самолёта, а написал служебную записку, в которой категорически настаивал на доработке самолёта. А служебная записка — это уже основание к действию. Оказалось, наша с Рязановым служебная записка до Белякова не дошла, её «заморозили» в канцелярии. После большого разбора у меня с некоторыми ответственными людьми состоялся очень серьёзный и тяжёлый разговор по этому поводу. Суть ясна: если в аппарате генерального конструктора работают безответственные люди, то жди беды.

Подобная авария дорогого стоит. Во-первых, мы потеряли самолёт, а могли потерять и лётчика, во-вторых, сама по себе авария нанесла большой моральный ущерб всей теме, к тому же она произошла на генеральной репетиции «показухи», что совсем уже нехорошо.

В нашей среде нашлись лётчики, в частности, Анатолий К., которые вину за эту аварию пытались свалить на военного лётчика — мол, он не видел сигнализацию, сам виноват. Сигнализация о выпуске «носков» действительно существует, но когда лётчик летит строем, он смотрит не на сигнализацию, а на крыло ведущего, тем более в плотном строю. И вины лётчика в той ситуации не было.

Я решил доказать А.К., что он сильно заблуждается на свой

счёт, и полетел с ним на проверку. Мы выполнили несколько специальных режимов, во время которых я ставил то штатную схему, то нештатную, когда «носки» не выпускаются. И понял, что Анатолий этого не видит, хотя, естественно, самолёт при этом имеет различную управляемость. А.К. высказал предположение, что мы спарку так замучили на перегрузках, что даже характеристики управляемости стали нестабильными. Я ответил, что лучше бы он почище выполнял режимы и следил за «носками». Анатолий сразу сник. Понятно, раз уж лётчик-испытатель не видит ошибку на специальном режиме, то что говорить об обычном лётчике, выполняющем полёт строем. Этим примером я хотел доказать, что одно дело — критиковать, и совсем другое — делать что-то самому. Таким людям надо почаще смотреть на себя в зеркало и задавать вопрос: «А так ли уж во всём я прав?»

Так что вина за эту аварию полностью лежала на фирме. Но как это часто бывает, виновных не наказали, пожалели. Тем не менее началась жаркая работа по доработке. Сначала предложили урезанный, быстродействующий вариант, который исключал случаи по этому отказу. Эту сигнализацию можно было обезопасить по трём сигналам. Но я настаивал на другом варианте и сказал, что нужно защищать самолёт в том числе и с выпущенным шасси, потому что это самолёт без механизации. При таком варианте механизация должна выходить принудительно. Я считал, что манёвры возможны и с выпущенным шасси, при этом угол не должен быть ограничен 15 градусами, так как при заходе на посадку могут возникать такие ситуации, при которых лётчик вынужден делать гораздо больший крен и большие манёвры, поэтому у него должен быть запас. Правда, многие мои оппоненты высказывали мнение, что для самолёта с выпущенными шасси 15 градусов вполне достаточно.

Вопрос можно было решить ещё более простым способом: выпустить не только механизацию передней кромки, но и закрылки. То есть выпускай закрылки и лети с ними. Но при этом варианте расходы топлива возрастут, а «носки» будут выпущены всё время. Я же добивался того, чтобы «носки» работали с шасси так же, как в полётной механизации, — то есть эта механизация выпускается при угле больше 8,5 градусов. Как потом показала практика, мы сделали это правильно. Кроме того, мы нашли порядка 20 случаев, когда предложенная схема должна чётко срабатывать.

Часть сотрудников аппарата главного конструктора заявила, что это очень серьёзная и большая доработка, и на неё потребуется не меньше полугода. Но поскольку мы прежде уже

работали над этой темой, то буквально за два дня сделали доработку и предложили свой вариант, который закрывал все вопросы. Когда мы показали Белякову и Вальденбергу, что доработки можно сделать буквально за два-три дня, то они поддержали наш вариант. Таким образом, мы устранили эту неприятность и навсегда исключили возможность возникновения подобной ситуации. Военные облетали самолёт на всех режимах и приняли все эти доработки на «ура». Полученный опыт они потом могли спокойно внедрить на другую технику — на МиГ-29М, Су-27 и их модификации.

Подчеркну ещё раз, что роль Белякова в принятии нужных решений была очень велика. Если уж он принял решение, то можно было с уверенностью сказать: так оно и будет. В этом и заключается сила генерального конструктора. Но в то же время он — может быть, уже в силу своего возраста, определённых своих взглядов — решение глобальных стратегических вопросов видел по-своему. Нельзя сказать, что его взгляды были старомодными, объективно они были правильными, но всё-таки несколько отставшими от жизни. Всё большее значение приобретала не только техника сама по себе, но и её сопровождение. Я имею в виду необходимость мощного её лоббирования по всем каналам — а это реклама, обработка общественного мнения, формирование мнения правительственных чиновников и руководителей Министерства обороны. Новое время диктует новые законы. Без такого сопровождения продвижение техники становилось практически невозможным. Даже самая удачная, выигрышная тема без хорошо продуманного и осуществлённого сопровождения обречена на неуспех. Беляков, к сожалению, не смог правильно сориентироваться в новых условиях и правильно оценить необходимость этих новых веяний. Ему не хватало гибкости.

В этом не было его вины, просто время наступило другое, и его стиль руководства перестал отвечать духу времени. Правила игры изменились — неважно, стали они более или менее совершенными, но не считаться с этим было нельзя. Беляков, человек честный и порядочный, просто не смог вписаться в новую, чуждую ему систему.

17. ЮРИЙ МИХАЙЛОВИЧ ЛУЖКОВ

О Юрии Михайловиче Лужкове я слышал ещё в те годы, когда он был одним из руководителей Агропрома. Потом, когда он стал вице-мэром, а затем и мэром Москвы, о нём стали говорить всё чаще. Но лично с ним мне довелось познакомиться, когда Владимир Алёшин, генеральный директор «Лужников» пригласил меня в футбольный клуб Правительства Москвы, о чём я рассказывал в начале книги.

В первую же нашу встречу Юрий Михайлович произвёл на меня сильное впечатление. Несмотря на свою высокую должность, он ни своим видом, ни поведением не подавлял окружавших его людей. При этом в нём чувствовались уверенность и «железобетонная» стабильность, ощущалась большая физическая сила и крепкое здоровье. Он буквально излучал эдакую российскую удаль, и глядя на него, я подумал, что именно на таких «крутых» мужиках и держалась всегда Россия.

Юрий Михайлович не любит пустой болтовни, сам он всегда говорит лаконично, метко, с юмором, а его замечания разят не в бровь, а в глаз. Помню, меня поразило и то, как быстро и основательно он вникал в сложные проблемы технического характера. Он сразу схватывал главную суть проблемы. И дело не только в его техническом образовании, опыте работы в научно-производственном объединении и даже не в «отехниченности» его мышления, хотя всё это, конечно, имеет большое значение. Самое главное, Лужкова отличают глубина и острота интеллекта, что и позволило ему, как мне кажется, вырасти до руководителя государственного масштаба.

Позднее, лучше узнав Лужкова, я отметил в нём ещё два важных качества — постоянное стремление к совершенствованию и психологическую устойчивость. Причём эти качества проявляются в любом деле, за какое бы Юрий Михайлович ни брался — от политики до спорта, к занятиям которым, как все знают, он относится очень серьёзно.

Возьмём такую далёкую от политики вещь, как футбол. Помню, что когда в 1992 году Лужков только начинал играть, у многих это вызывало улыбку. Да и сегодня многие говорят: конечно, Лужков забивает голы, потому что ему все подыгрывают. Но мы-то, играющие рядом с ним, видим, что с каждым годом он набирает в технике и упорно стремится к совершенствованию своего мастерства.

Между прочим, во многих командах, даже в командах мастеров, игра часто идёт на определённых лидеров. Не скрою,

многие из команды Правительства Москвы видят хорошее продолжение комбинации в точном пасе Лужкову. Но не потому, что он Лужков, а потому, что он сильный игрок. Чтобы этот пас завершился успешно, ему надо занять хорошую позицию, освободиться от опекуна, а потом, скажем, пройти по флангу и выдать выгодный пас партнёру. А иногда и точно «выстрелить» по воротам. И как бы ему ни подыгрывали, если он не обладает мастерством, результата не будет.

А у Юрия Михайловича результаты стали улучшаться очень быстро. Впрочем, даже в самом начале его футбольной карьеры, когда он ещё не владел достаточной техникой, его ходы всегда были продуманными. Может быть, пас или удар по воротам у него получались не всегда точными, но сама мысль была оригинальной и неожиданной. Мы с Владимиром Алёшиным всегда поражались этому. В дальнейшем, когда Юрий Михайлович прибавил в технике, его видение поля, осмысленность ходов выделялись на общем фоне. Лужков видит сразу всё поле и чувствует, куда лучше подать пас, каким образом успешнее продолжить комбинацию, предвидит действия товарищей по команде и противника.

Эти же качества проявились и в игре в теннис. Первое увлечение сильных мира сего этой игрой тоже проходило на моих глазах, и я видел, что Лужков буквально с каждой игрой набирает мастерства. Конечно, всегда найдётся кто-то, кто будет говорить, что Лужкову специально подыгрывают. Но попробовали бы они сами сыграть против него! Он обладает очень хорошим позиционным чутьём, он прекрасный тактик, что особенно ярко проявляется в комбинированной игре в паре. И самое главное, у него очень сильная психологическая устойчивость. Чем сложнее игра — неважно, в футболе или в теннисе, — тем сильнее его стремление к победе, и своей уверенностью он заряжает всех игроков. Открывается второе дыхание, откуда-то появляются новые силы для продолжения игры.

Конечно, как и все спортсмены, Лужков тоже проигрывает, но при этом всегда бьётся до конца. А это свойство характера, присущее далеко не всем спортсменам и тем более политикам. Думаю, оно помогает ему и в повседневной работе.

Я вспоминаю один из турниров по теннису «Большая шляпа», посвящённый 60-летию Юрия Михайловича Лужкова, в котором я играл в паре с Лёней Тягачёвым. Лёня Тягачёв — министр спорта и туризма России, мой большой друг. Он, кстати, один из самых лучших наших горнолыжников и, безусловно, наш самый выдающийся тренер по этому виду спорта. Даже традиционно горнолыжная Швейцария приглашала Леонида работать

тренером. Иными словами, он — авторитет по всем мировым стандартам.

Так вот, на турнире был один из тех редких случаев, когда нас выпустили вместе. Потому что все знали: если мы играем в паре, обыграть нас практически невозможно. Мы с ним успешно дошли до полуфинала, где и встретились с Лужковым, игравшим в паре с Евгением Пантелеевым. Положение у нас было незавидное: с одной стороны, турнир посвящён юбилею мэра и выиграть у него как-то неудобно, с другой — проиграть не позволяла гордость. Но наши опасения оказались напрасными, игра получилась достаточно острой и принципиальной. Первый сет мы с Лёней выиграли довольно легко, так же успешно начали второй. И вдруг Юрий Михайлович внимательно посмотрел на Женю и как-то очень внушительно ему сказал:

— Женя, ну что мы, в самом деле! Пора с ними кончать!

Мы его слова тоже услышали. Наверное, эта непоколебимая уверенность Лужкова в своей победе повлияла не только на его напарника, но и на нас с Лёней. В общем-то, откровенно говоря, мы с ним не были настроены биться насмерть, но и того, что нас обыграют так легко, тоже не ожидали. В результате в финале Лужков с Пантелеевым играли против Ястржембского и Юмашева, людей довольно молодых. В ответ на их вопрос, что же мы «слили воду», я сказал:

— Посмотрим, как выступите вы.

Надо было видеть их лица после игры, когда и они оказались слабее людей, значительно старше себя!

Вообще надо сказать, что Юрий Михайлович неутомимый человек. Пришёл он как-то на корт — в первый раз после травмы ноги, полученной им в цирке на юбилее Юрия Никулина, — и предложил мне:

— Валера, давай сыграем с тобой в паре.

Первую партию мы кому-то проиграли. Я видел, что Юрия Михайловича пока нельзя нагружать: нога у него была ещё перевязана и бегать ему было тяжело. Но в какой-то момент он буквально преобразился:

— А ну-ка давай подтянемся и врежем им как следует!

Когда я увидел, как он бегает по корту с больной ногой, я тоже включил «форсаж» на полную мощь. И мы действительно врезали! И сыграли на подъёме целых шесть сетов. Я к этому времени выдохся и говорю:

— Юрий Михайлович, всё, аут! Я уже больше не могу.

— Да ладно тебе! Сейчас мы их всех «причешем»!

Но я всё же отпросился под предлогом, что у меня вот-вот сведёт ногу. А Юрий Михайлович всё-таки доиграл до полной

победы с кем-то другим. Этот случай меня просто поразил. Я и сам человек физически довольно крепкий, но выносливость Лужкова меня просто удивляет. Постучу по деревяшке: дай бог ему такого же здоровья и дальше!

Однажды к нам в клуб пришёл известный хоккеист Павел Буре. Оказалось, что он неплохо играет в теннис. У него хорошая скорость и, разумеется, отличная физическая подготовка, к тому же он молод. Сначала я играл в паре с Володей Малышковым, а он — с Лёней Тягачёвым. Кстати, Володя Малышков известен не только тем, что занимает пост министра Правительства Москвы и хорошо играет в теннис, он вообще человек незаурядный. Он великолепный музыкант, а песни в его исполнении — образец артистизма, которому могут позавидовать многие эстрадные певцы. Но вернёмся к теннису. Позже пришёл Юрий Михайлович и стал играть в паре с Пашей. И так получилось, что играли они два дня подряд. Потом я встретил Павла на очередном заседании клуба, и он мне пожаловался:

— Вы знаете, я после игры с Юрием Михайловичем целый день пролежал. Два дня мы с ним играли, прихожу на третий — а он опять… Это невыносимо! Я просто рухнул на кровать и дрых целый день, потому что сил уже никаких не оставалось…

Конечно, Лужков — человек эмоциональный, и даже несмотря на психологическую устойчивость, его силы тоже имеют предел. Это показал 92-й год, когда на него стали оказывать давление президентские структуры, которые через средства массовой информации развязали против него кампанию. Юрий Михайлович перенёс микроинфаркт. Мы все за него очень переживали, думали, что он надолго выбит из рабочей колеи. Но могучее здоровье позволило ему быстро встать в строй. К нашему удивлению и радости, он вскоре вышел и на футбольное поле. Правда, поначалу ему разрешали только судить игру, и то с кардиографом, привязанным на груди.

Судейство его — разговор отдельный. До Лужкова у нас на поле царил хаос. Любой судья был самым несчастным человеком на поле, ему доставалось со всех сторон, все обвиняли его в том, что он ничего не понимает в футболе. Контингент-то игроков у нас особый — в основном это люди, занимающие высокие посты в Правительстве Москвы. И только когда с судейским свистком на поле вышел Юрий Михайлович, наконец-то установился порядок. Обсуждать решения судьи никому не разрешалось, их никто не оспаривал. Он успевал следить за ходом игры и действиями игроков. В то же время, если ему указывали на допущенную ошибку, он умел признать её и поменять своё решение. Но такое случалось редко. Игры наконец-то вошли в более спокойное

русло.

Именно в тот период я посоветовал Юрию Михайловичу обратиться к хорошему врачу и массажисту Леониду Гридину, великолепному мастеру своего дела, который и помог ему быстро восстановиться. И потом Юрий Михайлович при необходимости не раз обращался к его помощи.

В дни политического кризиса в октябре 1993 года, когда страна оказалась буквально на пороге гражданской войны, я узнал Лужкова ещё с одной стороны. В той сложной ситуации он показал себя человеком мужественным, волевым, способным к принятию мгновенных решений и не боящимся взять ответственность на себя.

Наверное, многие ещё помнят события того памятного октября. Здание мэрии на Тверской было взято под охрану заговорщиками, внутрь было приказано никого не пропускать. А ведь именно там находился рабочий кабинет мэра, именно там располагался центр управления нашим огромным городом.

Обстановка накалялась с каждым часом. А тут ещё, совершенно не думая о последствиях, о том, чем могут обернуться его жалкие зазывания, Егор Гайдар обратился к народу с призывами идти к мэрии. В тот критический момент, когда многое зависело именно от его позиции, Юрий Михайлович принял единственно приемлемое для него решение. Он сам, в сопровождении лишь нескольких человек, приехал в мэрию, решительно прошёл мимо буквально остолбеневшей охраны в свой кабинет и энергично взял ситуацию под свой контроль, сумев переломить её. Это был шаг безусловно мужественного человека, ибо его жизни грозила реальная опасность.

Прежде всего, во избежание кровопролития, он дал указания ни в коем случае не скапливать народ у мэрии, а вибрирующему Гайдару, который, видимо, мысленно уже попрощался со всем, что имел, Юрий Михайлович спокойно сказал:

— Егор Тимурович, идите домой. А мы здесь без вас сами разберёмся.

В эти октябрьские дни к зданию мэрии пробиться было практически невозможно. Но мы с моим товарищем всё же сумели туда пробраться. Приёмную Лужкова охранял всего один, правда, весьма внушительного вида, спецназовец. Там же находились несколько ребят с автоматами и пистолетами из личной охраны мэра во главе с Володей Шукшиным. Мы вошли в кабинет Лужкова, и я в течение нескольких часов наблюдал, как он хладнокровно и чётко отдавал указания и распоряжения в то время, когда обстановка была ещё далека от стабильности. И я подумал, что будь у него военное образование, наша страна в его

лице имела бы очень сильного военачальника. По всему было видно, что он делает всё возможное, чтобы избежать кровопролития, больших человеческих жертв.

Лужков вообще политик, редкий по своим дарованиям. Многие наши политики знают, допустим, как сотворить подковёрную интригу, «спуртануть» перед президентом или народом, эффектно провести какое-нибудь мероприятие. Но руководителей, способных на каждодневную кропотливую созидательную деятельность, у нас мало.

Давно известно, что власть легче завоевать, чем удержать. Управлять огромным мегаполисом, каким является Москва, проводить в нём социальные и экономические реформы, поддерживать развитие производства в то время, когда во всей стране оно разваливается, следить за порядком в городе — и так изо дня в день на протяжении многих лет — может только человек, обладающий большой политической волей, сильным характером и незаурядными организаторскими способностями. Все эти качества в полной мере присущи Лужкову.

У многих, включая меня, Юрий Михайлович вызывает глубокое уважение, но у него много и недоброжелателей, которых он раздражает, — и тем, что не боится иметь и отстаивать свою точку зрения, и тем, что в городе он настоящий хозяин, и тем, что неуёмно энергичен. Конечно, кому-то он может нравиться, кому-то — нет, но то, что он личность, — думаю, бесспорно.

Мне бы не хотелось, чтобы, читая эту главу, вы подумали: «Ну конечно, понятно, разве можно обойтись без дифирамбов столичному градоначальнику!» Но, наверное, из моей книги вы поняли, что я никогда не умел прогибаться и подхалимничать, преследуя какие-то корыстные цели. Нет необходимости в этом и сейчас.

Слова у него не расходятся с делом, что хорошо видно на примере Москвы, которая за последние годы буквально преобразилась на глазах. Правда, на это мне могут возразить: известно, что в столице сконцентрировано 80 процентов финансовых ресурсов страны, и что бы ему не работать в таких условиях! Но, во-первых, мы знаем много примеров того, как разворовываются государственные средства региональными градоначальниками. Во-вторых, если деньги лежат в крупных банках, расположенных в Москве, это совсем не значит, что они находятся под контролем и в распоряжении Правительства Москвы.

Московское правительство само формирует свой бюджет. Он действительно достаточно мощный — около 30 процентов от общего бюджета Российской Федерации. Но он формируется в

том числе и за счёт столичных инфраструктур, которые созданы при участии Правительства Москвы и координируются им.

Бюджет Москвы формируется также из отчислений налогов от столичных предприятий. Все крупные предприятия, в частности ВПК, как вы знаете, практически стоят и большого притока средств в московский бюджет, конечно, не дают. Юрий Михайлович — один из немногих руководителей, кто вовремя и прозорливо сделал ставку на этом этапе развития страны на малый и средний бизнес и направил усилия своего правительства на его поддержку. Москва работает в этом направлении уже более десяти лет, и сегодня мы видим результаты и плоды усилий Лужкова: малый и средний бизнес даёт столице около половины бюджета. А это худо-бедно и 15 процентов всего бюджета России.

Из своих начинаний Юрий Михайлович секрета никогда не делал. И если бы другие региональные руководители в своё время начали перенимать полезный опыт Москвы, думаю, копилка российского бюджета нынче была бы гораздо более весомой. Многие знали о лужковской концепции развития экономики России переходного периода, но немногие поверили в неё. Большинство провинциальных лидеров сохранили прежнюю советскую ментальность, видя в бюджете России главную кормушку для своего региона. Их политика в силу различных причин — объективных и субъективных — была обывательской: просить у Центра как можно больше, отдавая в общую копилку как можно меньше.

Возможно, некоторые делали это из патологической аллергии к Центру, которая автоматически распространяется и на Лужкова, — мол, сидит ближе всех к «кормушке», понятное дело, жирует, в то время как мы, бедные-несчастные, загибаемся в безденежной провинции. Но Лужков представляет не центральную, а московскую власть. Это первое. Второе — большинство таких горе-руководителей и пальцем не шевельнут, чтобы хотя бы попытаться поднять экономику своего края и что-нибудь сделать для людей.

А между тем, именно Лужков отстоял перед правительством и президентом своё мнение о том, что приватизация «по Чубайсу» для Москвы непригодна. Он сумел настоять на своём, аргументируя свою точку зрения реальными планами и делами и думая о своих избирателях-москвичах. Если бы все региональные лидеры и в этом увидели бы для себя пример и стали бы отстаивать свои права в политике приватизации, думаю, её результаты были бы сегодня иными и её плодами пользовалось бы большинство населения, а не отдельные сомнительные личности. Тот, кто чувствует за собой правоту и умеет отстоять

её, кто ставит перед собой цель и умеет её добиваться, тот и побеждает во все времена, какими бы трудными они ни были.

Он один из немногих руководителей, кто смог внести в беспорядочный рыночный хаос стройную ноту централизованного руководства хозяйственной жизнью огромного города. Он показал, как надо спокойно и деловито внедрять рыночные отношения в старую экономику. И всё же я считаю, что огромный политический потенциал, заложенный в Юрии Михайловиче, пока ещё не реализован им до конца.

Его опыт в управлении громадным хозяйственным механизмом получил широчайший международный отклик. Западные финансовые круги видят, с чего Юрий Михайлович начинал и чего он достиг на своём ещё далеко не завершённом хозяйственном, экономическом и политическом пути. Многие называют его образцом мэра современного мегаполиса, причём не только России, но и цивилизованных стран. Это мнение специалистов в области управления крупными городскими комплексами различных регионов мира.

Не могу не сказать несколько слов о семье Юрия Михайловича, ведь впечатление о человеке можно составить и из того, какие у него складываются взаимоотношения в семье. А что бы ни говорили недоброжелатели Лужкова, отношения в семье у него с супругой такие, которым может позавидовать любой.

В этом втором, позднем браке (Юрий Михайлович был вдовцом) у него родились две очаровательные дочки. Они доставляют ему много радости, дают молодую энергию и наполняют его жизнь новым смыслом.

Я за свою жизнь видел немало счастливых супружеских пар, да и моя семейная жизнь сложилась удачно, и всё-таки отношения между Юрием Михайловичем и его супругой Еленой Николаевной отличаются какой-то особой теплотой и нежностью. То, что они счастливы, видно во всём: и в разговорах, и в манере общения, и в том, как они подшучивают друг над другом. Таких чувств не стесняются. Такими чувствами дорожат. И даже в этом Лужков служит своему окружению примером.

18. ВМЕСТО ЭПИЛОГА

Моя книга — не просто повествование о моей жизни в небе, скорее, это размышления о самой сути этой «небесной жизни», попытка осмыслить накопленный мною опыт — как положительный, так и отрицательный. Это своего рода исповедь человека, целиком посвятившего свою жизнь авиации, лётчика-испытателя, которому часто сопутствовали удача и везение.

Я хотел показать, каков на самом деле этот прекрасный и в то же время жестокий процесс, — лётные испытания. Процесс, который, с одной стороны, захватывает тебя пьянящим чувством новизны, а с другой — грозит реальной опасностью и часто требует непомерно высокую плату за этот шаг в неведомое, цена которого — человеческая жизнь.

Когда я постигал лётное искусство, мне везло на учителей. Они помогли мне добраться до самых заветных вершин, постичь секреты и тонкости этой нелёгкой и опасной профессии. И я искренне рад, что сегодня у меня есть возможность в своей книге вспомнить их, назвать их имена и отдать им дань уважения и благодарности.

Моя книга — это и дань памяти моим братьям по небу, отдавшим свои жизни во имя того, чтобы сегодня лётчики-истребители во всём мире могли поднимать в воздух новейшие МиГи. Об этих людях, беззаветно служивших авиации, раньше не принято было писать и их имена широко не были известны, хотя они того заслуживали. Они оставили яркий след в моей судьбе и в моей душе, и я счастлив, что сегодня могу воздать им должное. Ощущение их присутствия рядом со мной поддерживало меня в трудные минуты и помогало справляться с неудачами.

Я стремился показать конструкторов, лётчиков, инженеров не в привычных розовых тонах, а во всём многообразии их характеров, с их плюсами и минусами. Мне хотелось, чтобы читатель увидел в них не идолов, а живых людей, способных, так же как и все, на ошибки и неудачи. И поэтому, вспоминая какие-то негативные эпизоды, давая порой своим коллегам нелестные характеристики, я руководствовался отнюдь не стремлением вынести сор из избы. Я просто хотел создать объективную и полную картину совершенно особого, авиационного мира, в котором идёт своя борьба, кипят свои страсти.

Думаю, что имею на это право, потому что так же откровенно я рассказывал и о своих неудачах, старался дать объективную оценку тем своим вольным или невольным ошибкам, которые могли стать причиной трагедии, не обходил острые углы своей

биографии. Надеюсь, что моя книга поможет другим избежать этих ошибок, а мой немалый опыт смогут использовать не только опытные, но и начинающие лётчики, и те, кто пока далёк от лётной профессии, но, вполне возможно, тоже готов сесть за штурвал самолёта. Ибо я глубоко убеждён, что в России, как и в Америке, самолёт в скором времени станет привычным транспортным средством.

Конечно, можно было обойти негативные стороны нашей профессии, но это исказило бы правдивую картину. Ведь всё это есть: жестокий спор за лидерство на авиационном рынке, борьба за награды и признание, интриги, споры, подводные течения… Признаюсь, и я невольно включился в это честолюбивое соревнование за право быть первым, но очень быстро, к счастью, понял, что первый — не всегда лучший и надо держаться от этой «кухни» подальше. Прав был мой дядя, хорошо её знавший изнутри, когда говорил, что деньги, слава и кровь возводят человеческие пороки в высшую степень. Спасибо Всевышнему, что уберёг меня от всего этого.

И в то же время мне не хотелось бы, чтобы у читателя сложилось впечатление, что все люди, связанные с авиацией, втянуты в этот водоворот страстей. Если бы это было так, я бы там не остался, несмотря на всю мою любовь к небу. К счастью, большинство конструкторов, инженеров, техников, служащих и, конечно, лётчиков-испытателей — это замечательные люди, честные и надёжные, уникальные специалисты, настоящие фанаты своего дела. Именно такие люди и нужны в авиации, именно они делают в ней погоду, именно им мы обязаны успехами в этой области.

Я с гордостью могу сказать, что тоже находился на переднем крае авиационной науки и техники. Судьба была ко мне благосклонна. Я осуществил свою мечту и стал лётчиком-испытателем. Я поднимал в небо различные опытные самолёты, в том числе новейшие МиГ-29 и МиГ-31, и испытывал их на все виды режимов, включая самые высококвалифицированные. Удача и везение сопутствовали мне в моей лётной биографии, и, казалось бы, в самых безвыходных ситуациях мне удавалось спасти дорогостоящую технику. Я был шеф-пилотом лидирующей в авиации фирмы «МиГ», на самолётах которой летают сегодня сорок процентов лётчиков-истребителей всего мира. И я по праву горжусь тем, что в достижении успехов нашей авиации есть и мой вклад.

Несмотря на трудный, тернистый и опасный путь, который я прошёл, я счастлив, что он был именно таким. Если бы можно было повернуть время вспять, я бы снова с радостью бросился в

этот трудно предсказуемый водоворот событий. Разве можно забыть то чувство радости, с которым ты идёшь на полёты, и то чувство нетерпеливого ожидания завтрашнего дня, с которым ты возвращаешься домой! С годами эти чувства во мне не притупились, а любовь к небу осталась такой же сильной и окрыляющей. Кто-то из древних на вопрос, что такое счастье, ответил: «Это состояние, из которого не хочется выходить»… Значит, я был счастлив, и этим сказано всё.

ПРИЛОЖЕНИЯ

1. ФОТОГРАФИИ

Мама Мария Герасимовна с внуком Степаном. 1980 год

Отец Евгений Владиславович

Таким был автор в 2 года

Первый инструктор в ШЛИ Юрий Алексеевич Шевяков. 1969 год

Лейтенант Меницкий. После окончания Тамбовского училища. 1969 год

Выпуск школы летчиков-испытателей. Слева направо: Михаил Покровский, инструктор Юрий Шевяков, Валерий Степанчонок, Валерий Меницкий. Ноябрь, 1969 год

Друзья летчики-испытатели М. Комаров, Б. Орлов, П. Остапенко. 1970 год

Вчера в Кремле вручили знак «Заслуженный летчик-испытатель СССР», а сегодня в кругу друзей после работы. Слева направо: П. Остапенко, Р. Таскаев, А. Федотов, В. Меницкий, Т. Аубакиров, В. Зайцев. Октябрь, 1983 год

Югославия, 1985 год. В центре — главный летчик-испытатель югославской армии полковник Бранко

Меницкие у себя дома принимают друзей — В. И. Колоскова с супругой. 1986 год

На сборах в лагере спецподготовки ПВО в Туапсе, 1986 год. В центре — командующий авиацией ПВО Н. И. Москвителев

Петр Максимович Остапенко. 1978 год

Снимок на память о дне авиации. Слева направо: В. Е. Меницкий, В. В. Ильюшин и зам. главкома ГСС В. С. Кот. 1996 год

С сыновьями Степаном и Алексеем. 1986 год

Наши МиГи успешно осваивали летчики Индии. Послеполетный разбор. 1987 год

Индия. Прием в честь советских летчиков. 1987 год. В центре — начальник управления ГТУ Е. Белов

Б. Орлов, В. Меницкий, А. Фастовец, Р. Таскаев, Т. Аубакиров. 1987 год

С А. Квочуром и Р. Таскаевым летим в Лондон. 1988 год

Редкий снимок. Оппоненты за «круглым столом»: главный конструктор МиГ-29 М. Р. Вальденберг и создатель F-16, президент фирмы «Дженерал Дайнэмикс» Чарльз Дэвис. Лондон, 1988 год

Перед первой командировкой в Лондон. 1988 год. Слева направо: В. Меницкий, зам. министра авиационной промышленности В. Максимовский, зам. главного конструктора по летным испытаниям В. Новиков, главный конструктор М. Вальденберг, летчик-испытатель А. Квочур, технический руководитель В. Троицкий, летчик-испытатель Р. Таскаев

Рон Прайс, президент авиашоу в Канаде, был счастлив посидеть в кабине МиГ-29. 1989 год

Боб Уэйд стал первым западным летчиком, совершившим полет на МиГ-29 на авиашоу. Канада, Коулд Лэйк Альберта, 1989 год

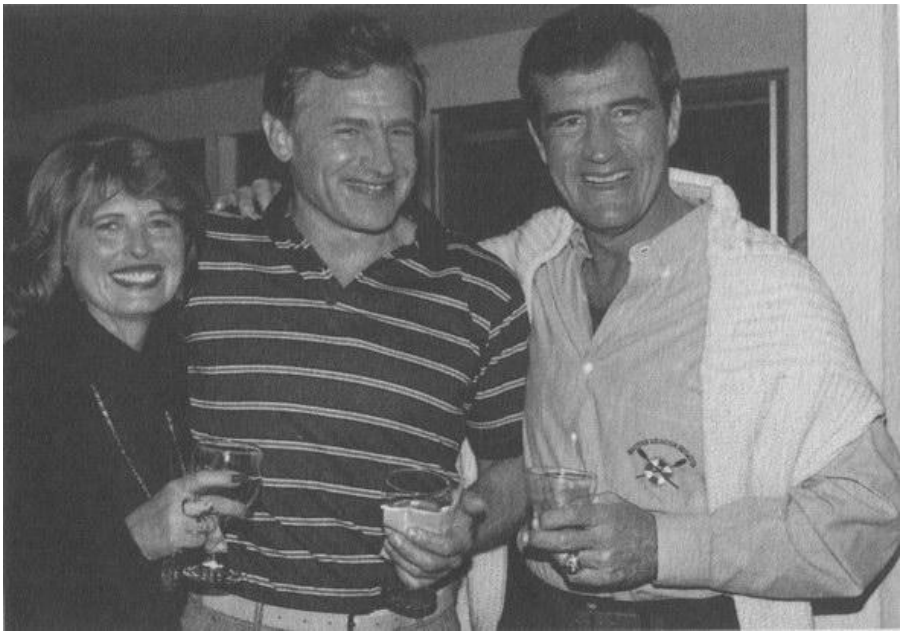
Слева направо: В. Соколов, командир дивизии, В. Меницкий и командующий ВВС

Франции генерал Нарлен. Москва, 1989 год

Поздравление после полета на «Мираже». ЮАР, 1989 год

С другом Кевином Дуайером, шеф-пилотом фирмы «Дженерал Дайнэмикс» США, Лос-Анджелес, 1990 год

Эта хрупкая миловидная женщина — первая в мире женщина-пилот, совершившая беспосадочный перелет вокруг земного шара



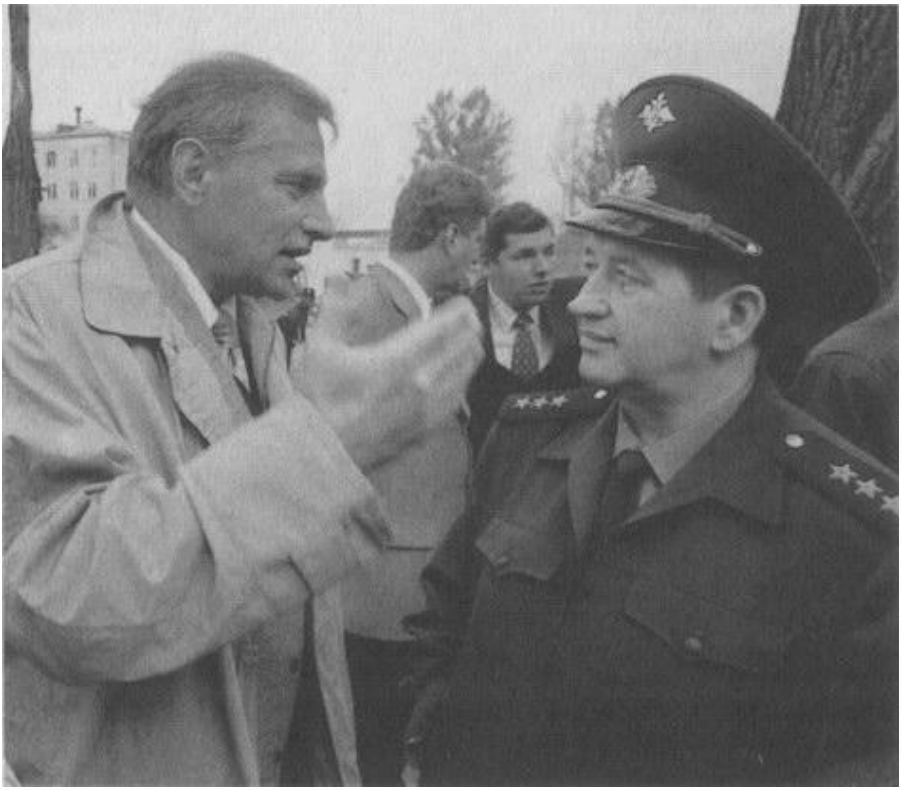
Новые друзья в США: Дон Мадонна с супругой

Взять быка за рога! Техас, 1990 год

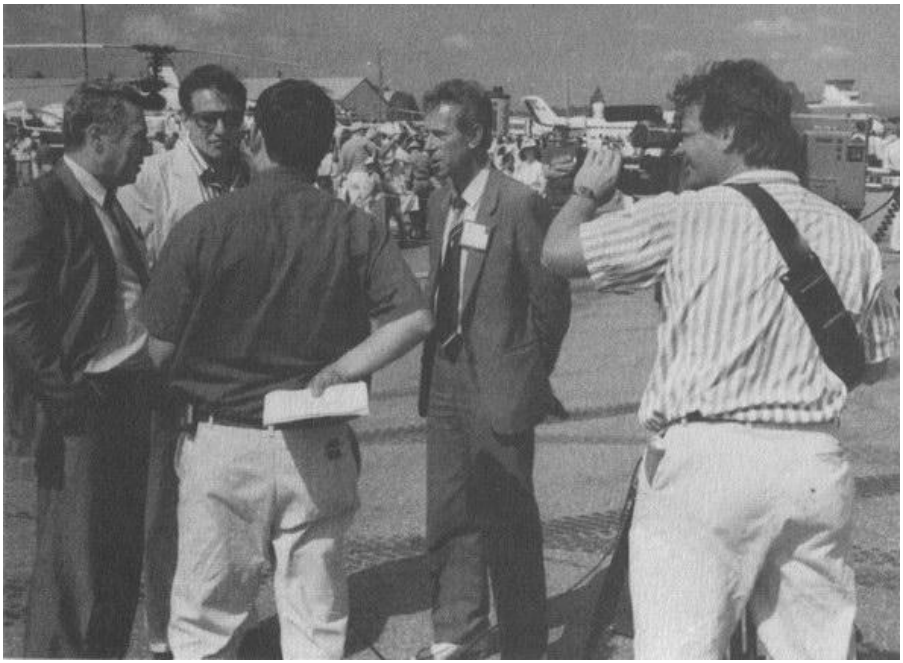
Тренаж перед долгожданным полетом Кевина Дуайера на МиГ-29. Техас, 1991 год

Настоящие ковбои — генеральный конструктор МиГ-29 Р. Беляков, генеральный конструктор ОКБ Антонова П. Балабуев, начальник отдела фирмы «МИГ» А. Велович, В. Меницкий и директор ЦАГИ Г. Загайнов. Техас, 1991 год

А этот снимок сделан сразу после полета с Кевином



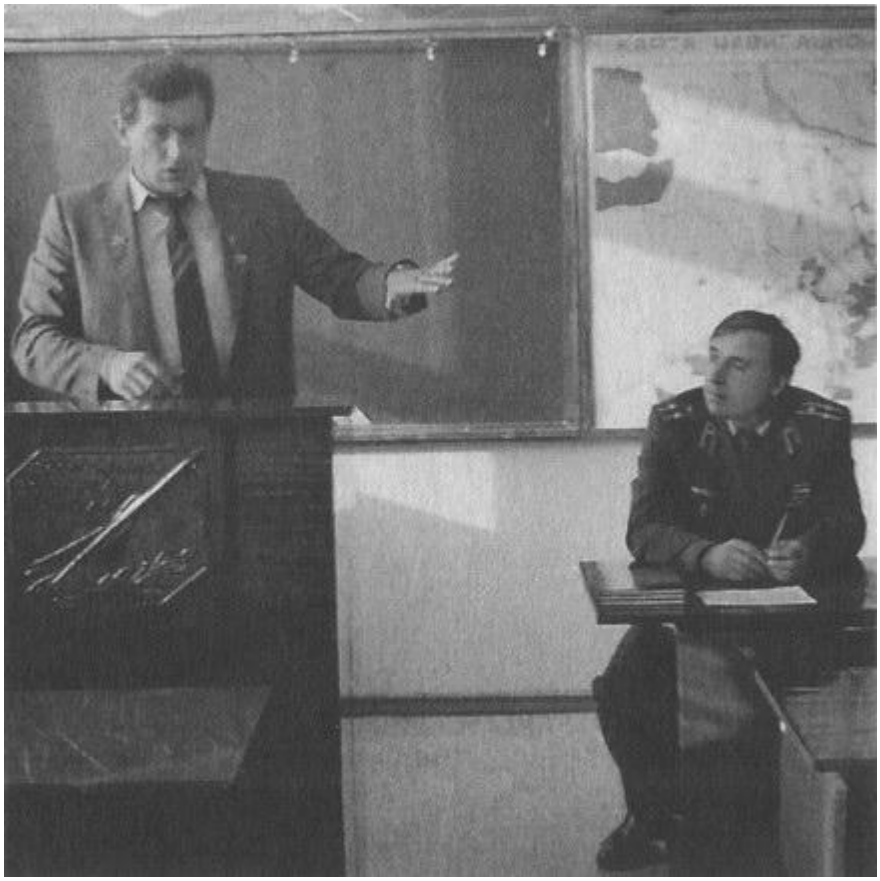
Интересный разговор с зам. министра обороны А. П. Ситновым — одним из лучших специалистов по вооружению как у нас, так и за рубежом



Интерес к нашим МиГам в США огромный. В. Меницкий и А. Белосвет дают интервью. 1991 год

В. Меницкий, сенатор Кларк — председатель комитета по вооружению США, А. Белосвет

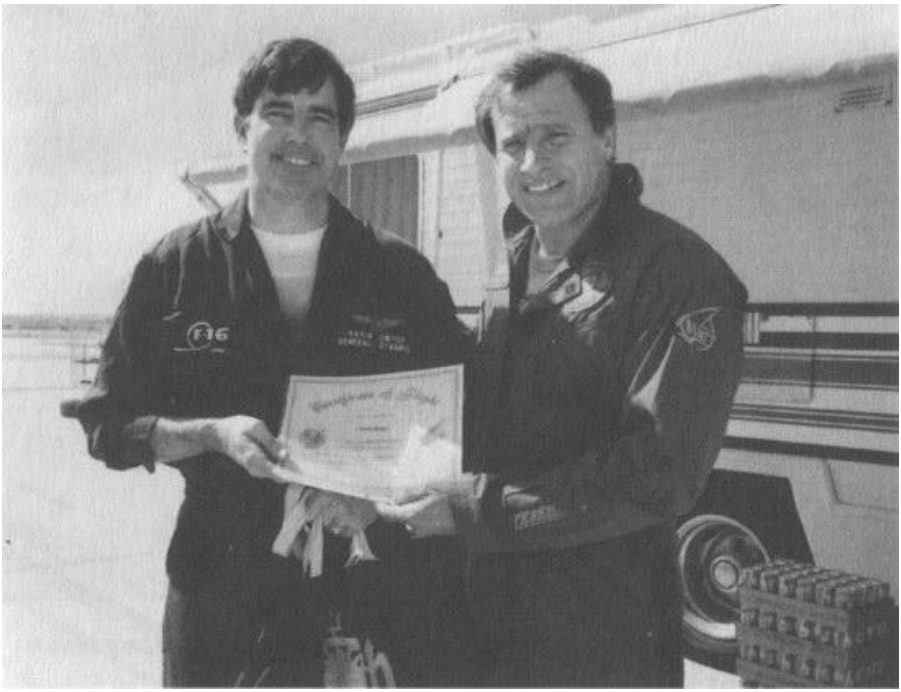
После вылета Терри Стинсена на МиГ-29. Каламазу, США, 1991 год



В. Меницкий читает лекцию в липецком Центре боевого применения ВВС, 1987 год. За столом начальник Центра Суламбек Асканов

С Беном Ламбетом (в центре). Слева В. Меницкий, справа Г. Седов. Лос-Анджелес, 1991 год

Снимок на память с парнями из «Blue Angels», 1991 год



Два друга после полета. Шеф-пилот «Дженерал Дайнэмикс» Кевин Дуайер и шеф-пилот ОКБ им. А. И. Микояна Валерий Меницкий. Техас, 1991 год

В. Меницкий и штурман Ю. Ермаков впервые представляют МиГ-31 в Ле Бурже, 1991 год

После облета бельгийско-канадского учебно-тренировочного самолета на «штопор». Канада, 1992 год

После полета на МиГ-29 с министром обороны страны Наджибом (крайний справа). Малайзия, 1992 год

С другом, начальником НИАКМ академиком В. А. Пономаренко

Футбол — давняя любовь

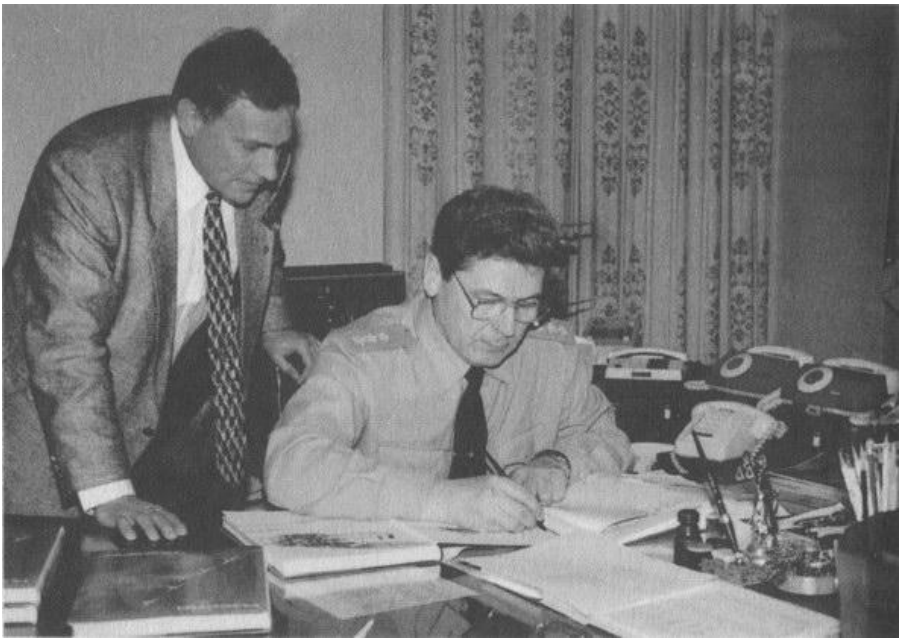
Встреча в Доме журналиста с Валентиной Терешковой, 1994 год

Визит владыки Питирима на аэродром в Кубинке. Слева направо: М. Покрышкина, В. Меницкий, Питирим, В. Кожедуб и начальник главного штаба ВВС генерал-полковник А. Малюков. 1992 год

Обмен сувенирами после полета. Летчик-испытатель Джон Фарли и В. Меницкий.

Лондон. Сентябрь, 1990 год

Два друга после полета — Терри Стинсен и Валерий Меницкий. 1991 год



В кабинете главкома ВВС генерал-полковника П. С. Дейнекина. 1995 год

Перекур во время перерыва в совещании. Будущий министр обороны И. Сергеев и главком сухопутных сил В. Семенов. 1996 год

Разговор по душам с другом — зам. главкома ПВО, генерал-полковником И. И. Андреевым. 1996 год

Глава президентской администрации Н. В. Егоров в неофициальной обстановке. 1996 год

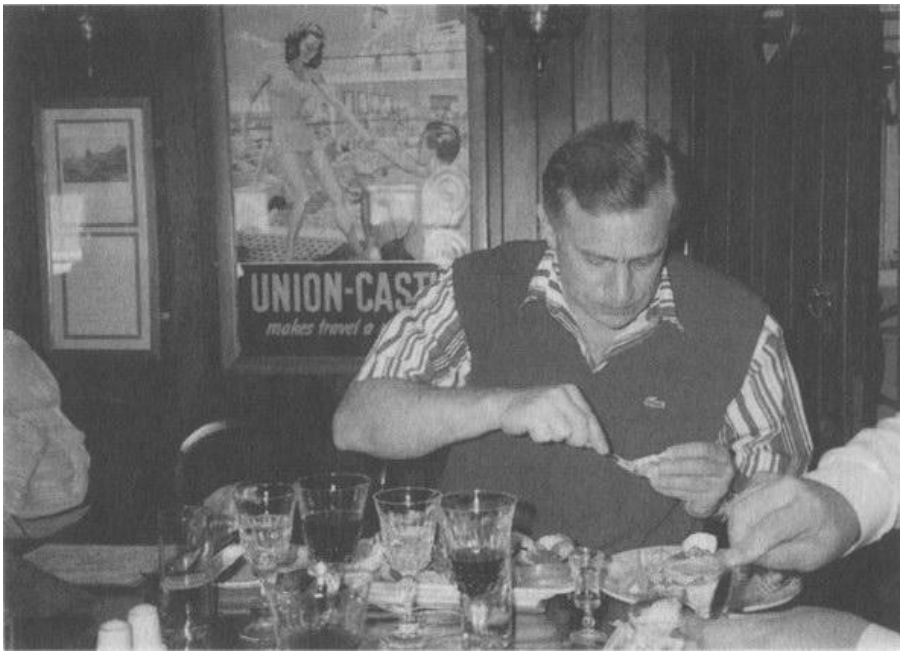
На показе МиГ-АТ в Жуковском, 1996 год. Слева направо: Р. Беляков, П. Дейнекин, В. Меницкий, П. Грачев, А. Белосвет

На летном поле с главкомом ВВС П. Дейнекиным. 1996 год

Редкий снимок. Встреча всех главкомов и министра обороны П. С. Грачева с первым вице-премьером О. Сосковцом. Сидят (слева направо): В. Семенов, П. Грачев, О. Сосковец, И. Сергеев; стоят: В. Прудников, Ф. Громов, В. Меницкий, П. Дейнекин. 1996 год

Бен Ламбет (второй справа) на встрече с главкомом ВВС П. Дейнекиным. 1996 год

Поездка в ЮАР запомнилась удивительной природой…

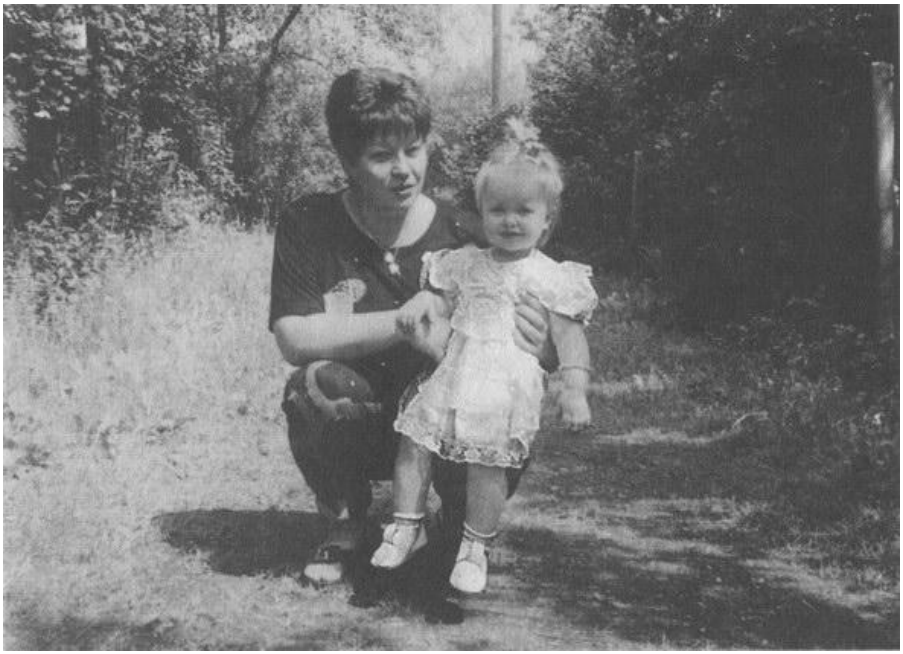


…любимым блюдом — устрицами…

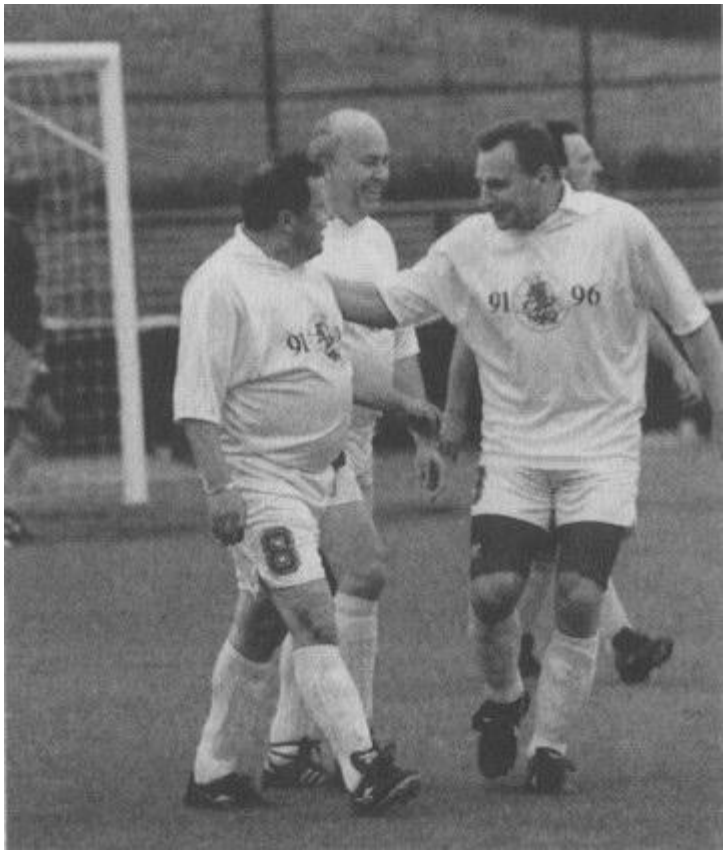
…и возможностью за три часа искупаться сразу в двух океанах — Индийском и Атлантическом

С П. С. Грачевым на аэродроме в Жуковском. 1997 год

В кабине нового МиГ-АТ, но уже в роли заместителя генерального конструктора с Романом Таскаевым. 1997 год



Жена Ольга с внучкой Олесей. 1997 год



«Миша, с такого ювелирного паса грех не забить!» Слева направо: заслуженный мастер спорта, игрок сборной СССР М. Гершкович и префект Северо-восточного округа Москвы И. М. Систер

На аэродроме в Жуковском: В. Меницкий и Ю. Лужков с супругой Е. Батуриной. 1999 год

Юрий Лужков и Валерий Меницкий встречают гостей на аэродроме в Жуковском: зам. министра обороны, генерал-полковника А. Ситнова и президента международной Ассоциации промышленников В. Глухих. 1999 год

2. СОВЕТЫ ВСЕМ, КТО ХОЧЕТ ЛЕТАТЬ И НЕ ПАДАТЬ

В нелегкой профессии летчика-испытателя есть такие тонкости и нюансы, такие профессиональные секреты, которые невозможно найти ни в каких инструкциях. Эти профессиональные секреты— квинтэссенция опыта многих поколений летчиков, вписавших свои имена в историю отечественной авиации. Они передаются из уст в уста, и единственный их недостаток, несмотря на очевидную пользу, в том, что прочитать их нигде нельзя. На каждом совещании, на каждом разборе полетов, при каждом удобном случае я старался донести их до моих товарищей в доступной форме. И искренне считал, что этого вполне достаточно. Но как-то раз мой товарищ, тоже летчик-испытатель фирмы, сказал, что было бы хорошо, если бы я все эти рекомендации записал. И я подумал: а ведь он прав!

Во-первых, таким образом у меня появляется возможность поделиться опытом со многими летчиками. Во-вторых, я надеюсь, что эти рекомендации будут полезны и начинающим летчикам, и опытным профессионалам, и тем, кто сегодня только мечтает подняться в небо.

Большинство этих рекомендаций я почерпнул из общения с такими корифеями летного дела, как А. В. Федотов, П. М. Остапенко, В. С. Ильюшин, В. И. Петров, Г. А. Седов, Б. А. Орлов, А. Г. Фастовец. Некоторые из этих рекомендаций — отражение и моего собственного немалого опыта.

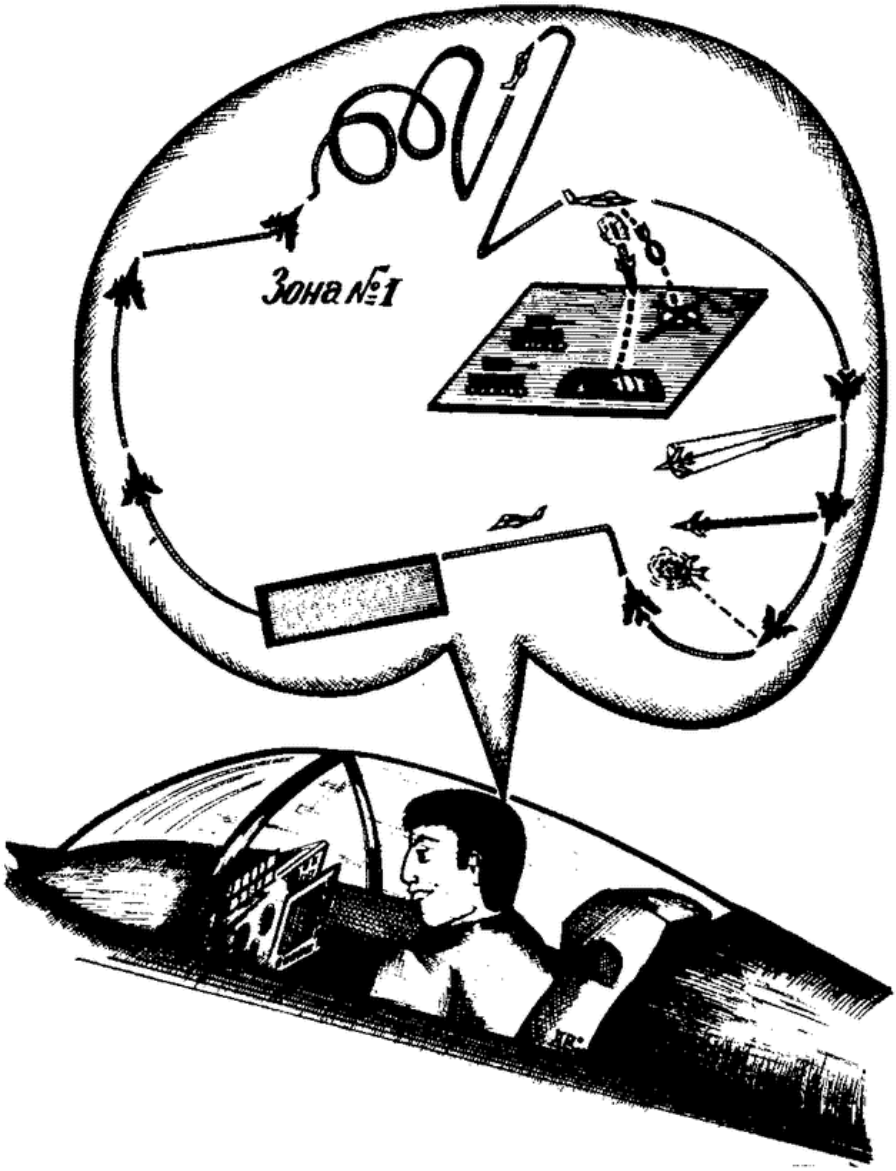
Разумеется, эти рекомендации — не страховой полис со стопроцентной гарантией от несчастного случая. Авиация всегда была и будет зоной повышенного риска. Но если вы прислушаетесь к ним, запомните, а потом сможете применить на практике, уверен, во многих случаях они смогут уберечь вас от превратностей судьбы.

А сделать их более наглядными мне помог художник Александр Бабушкин. Как показывает мой собственный опыт, зрительный ряд часто оказывается более эффективным при запоминании, чем обычный текст.

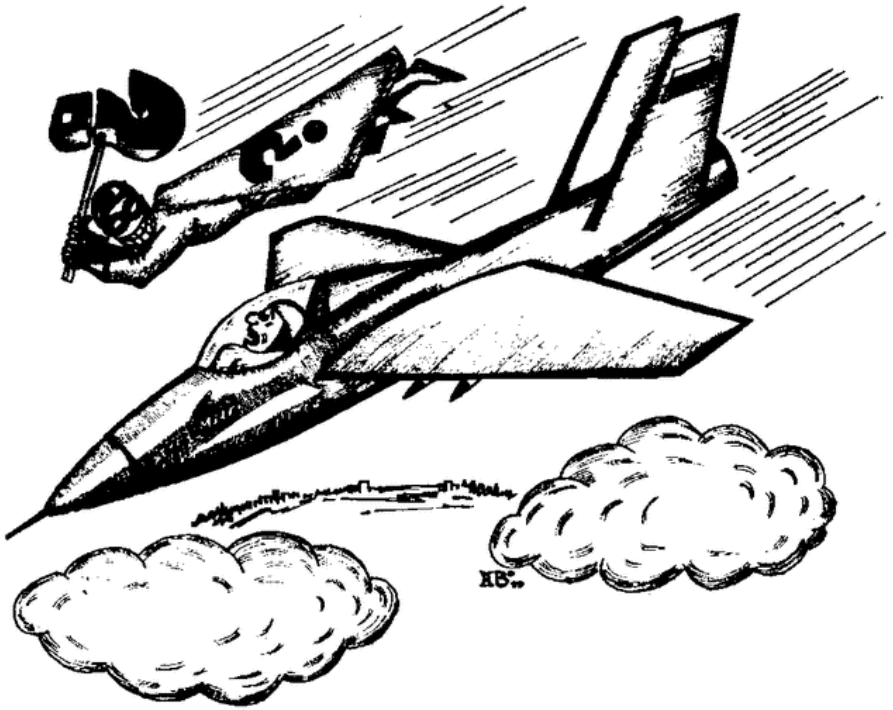
Не стесняйтесь перечитывать эти рекомендации, если вы не сразу все запомнили и поняли. Помните: от вашей предполетной подготовки во многом зависит ваша безопасность в полете и ваша жизнь.

Удачи вам!

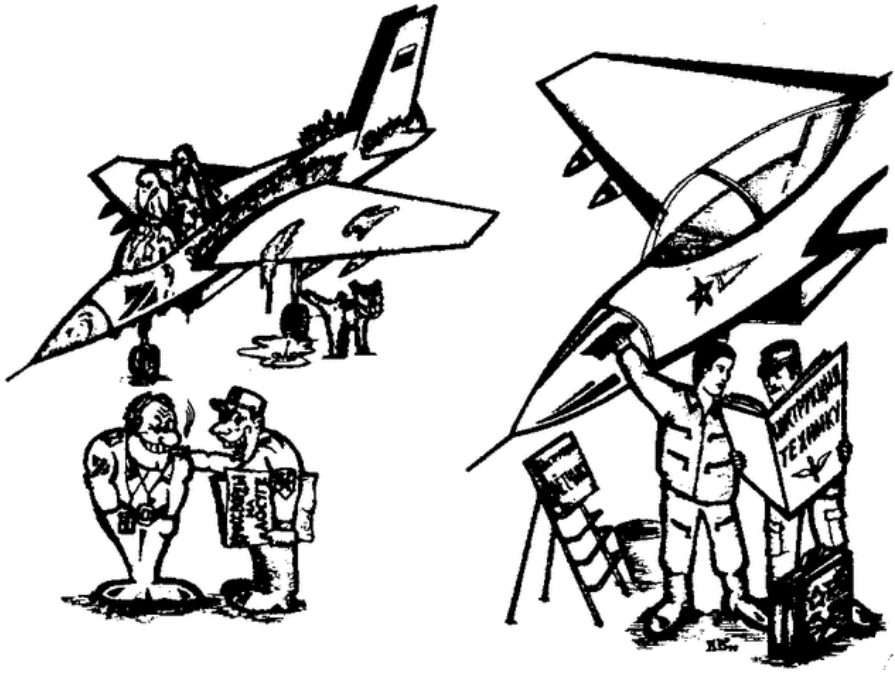
Автор



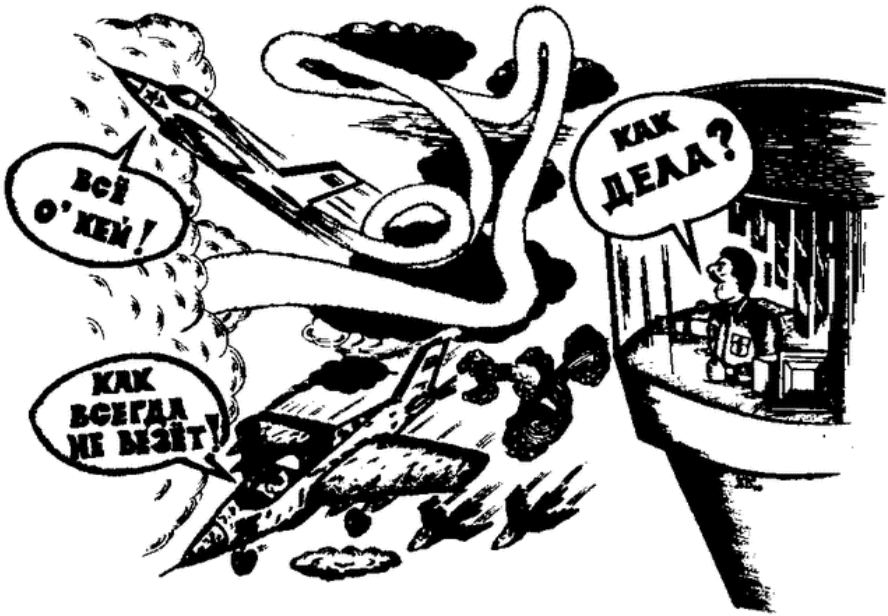
Перед полетом внимательно прочитай задание. Если это испытательный полет, поговори лично с каждым специалистом, если обычный — то с инструктором. Обязательно проведи тренаж. Если есть такая возможность — то в кабине самолета, если нет — «проиграй» полет мысленно в уединенной комнате.



Если до полета остался хоть один нерешенный вопрос — не лети, иначе этот вопрос «догонит» тебя в полете, и это может решить твою судьбу!



#



Помни: самолет — твой друг, товарищ, брат. Относись к нему не как к «материальной части», а как к живому существу. Только в этом случае ты можешь рассчитывать на взаимность. Сделай для самолета все возможное, и он ответит тебе тем же!

Перед началом выполнения полета внимательно осмотри кабину и проверь, чтобы в ней не было посторонних предметов, а все рычаги, краны и тумблеры находились в соответствующем положений. Не забудь, что у комбинезона должны быть

застегнуты на молнии все карманы, а планшет должен быть не только закрыт, но и закреплен.

Любой посторонний предмет в полете сродни мине замедленного действия — может «взорваться» в самый неподходящий момент.

Упорство поможет тебе в достижении цели; упрямство может перечеркнуть все, чего ты достиг в жизни. Летчик должен всегда уметь вовремя остановиться. Небо не прощает упрямства, и поэтому в могилах по всему миру лежат останки многих начинающих пилотов и воздушных асов, которые не смогли понять разницу между упорством и упрямством.

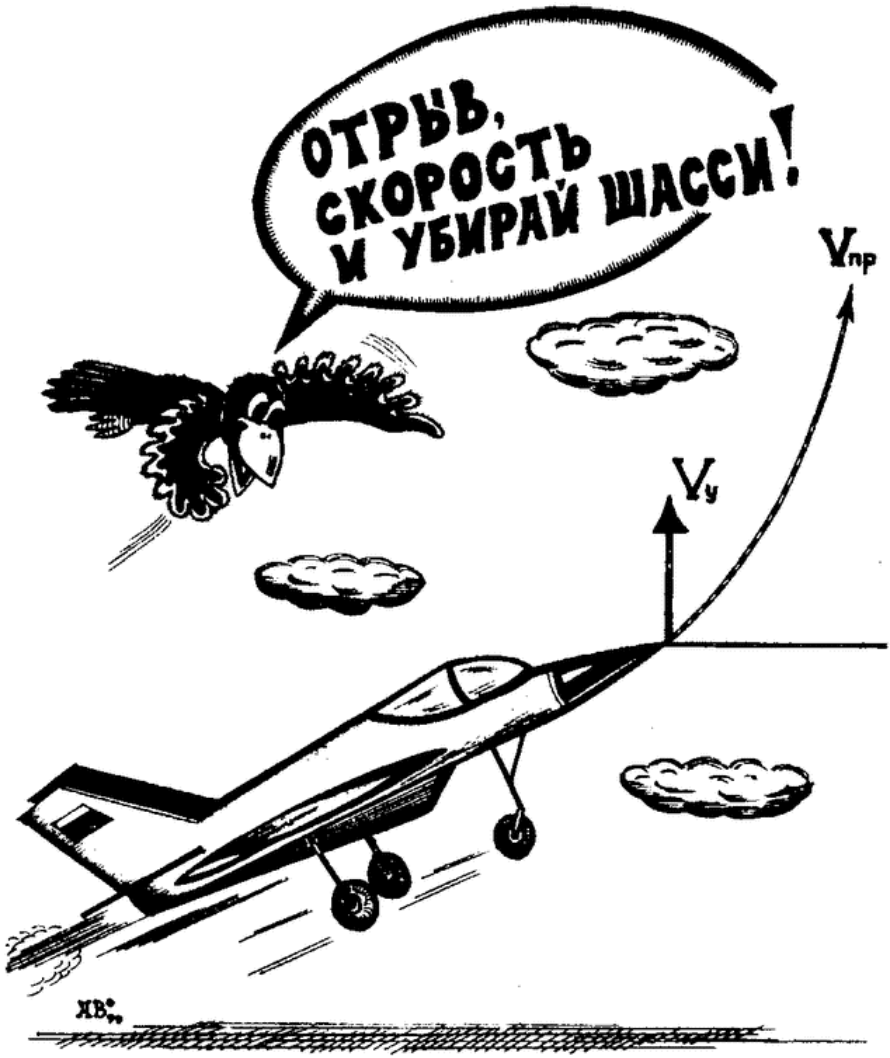
В авиации ложь — это тот же скрытый дефект: рано или

поздно она вылезет наружу, и скорее всего, с тяжкими последствиями.

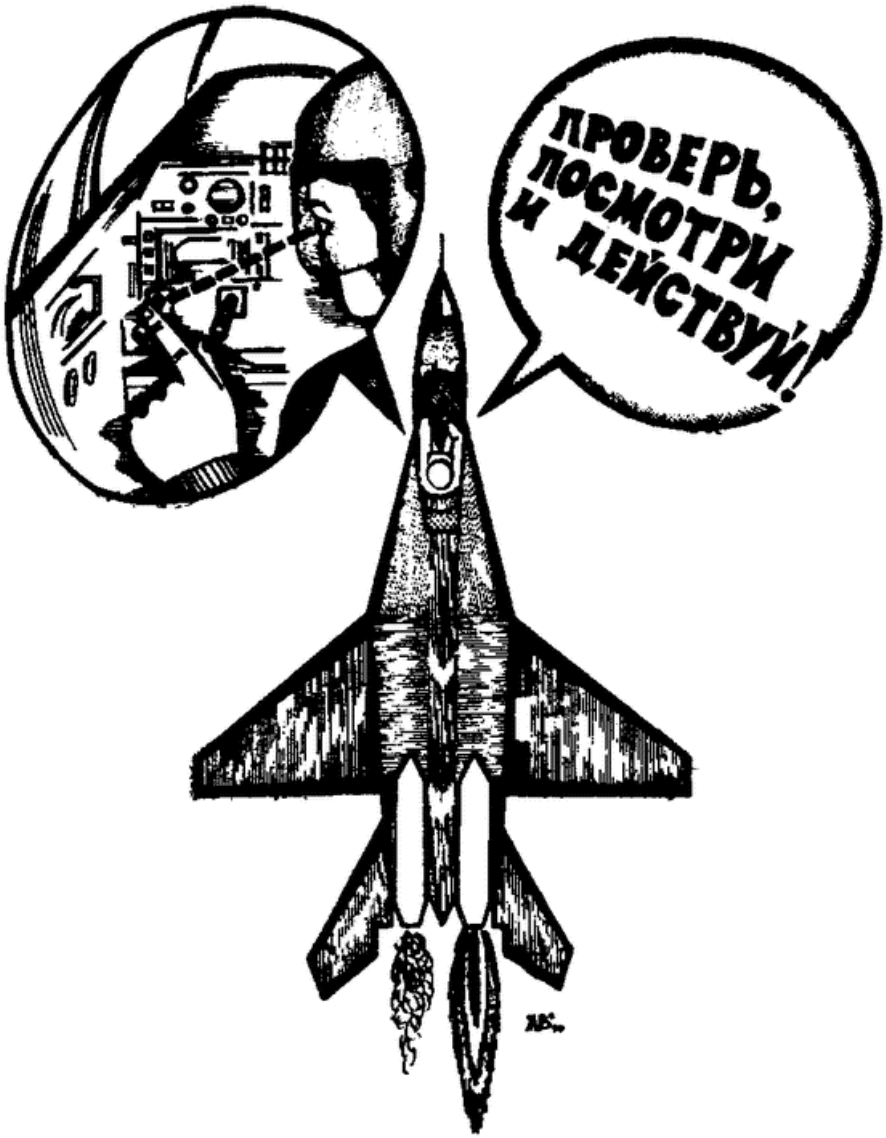
#

Курить и пить — себя и технику губить. По статистике, 80 процентов курящих более подвержены воздействию вирусов и болезнетворных микробов, чем некурящие, а следовательно, чаще болеют. Чрезмерное употребление алкоголя разрушает психику летчика и притупляет его реакции.

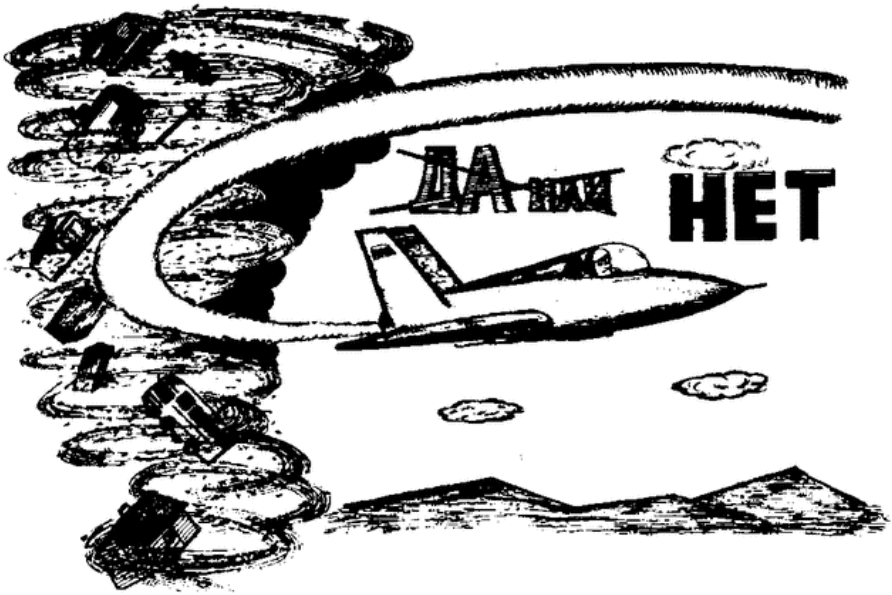
Не пренебрегай в полете противоперегрузочным костюмом (ППК). Не зря говорят: «Надевай ППК смолоду, будешь любить до старости».



На взлете шасси убирают только после отрыва от земли и набора скорости — поступательной и вертикальной.

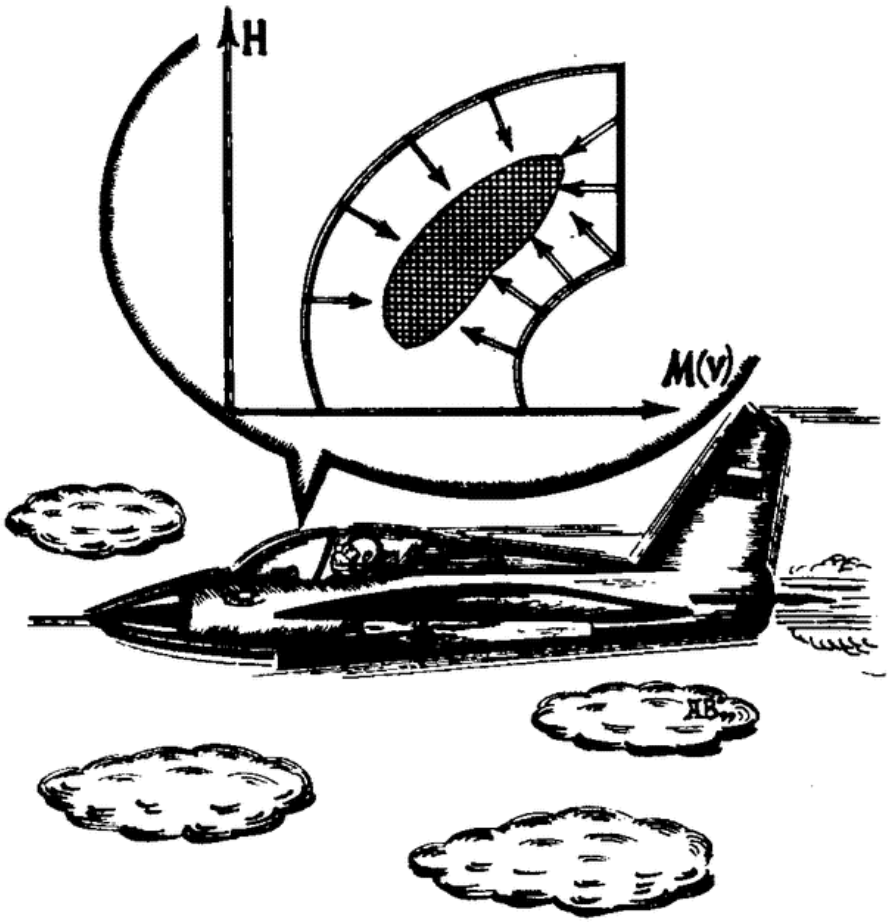


При включении любого АЗС (автомата защиты сети) или тумблера руководствуйся правилом: «Сначала посмотри — потом включи». Работать как автомат должны все системы самолета, летчик же должен делать все зряче и осознанно.

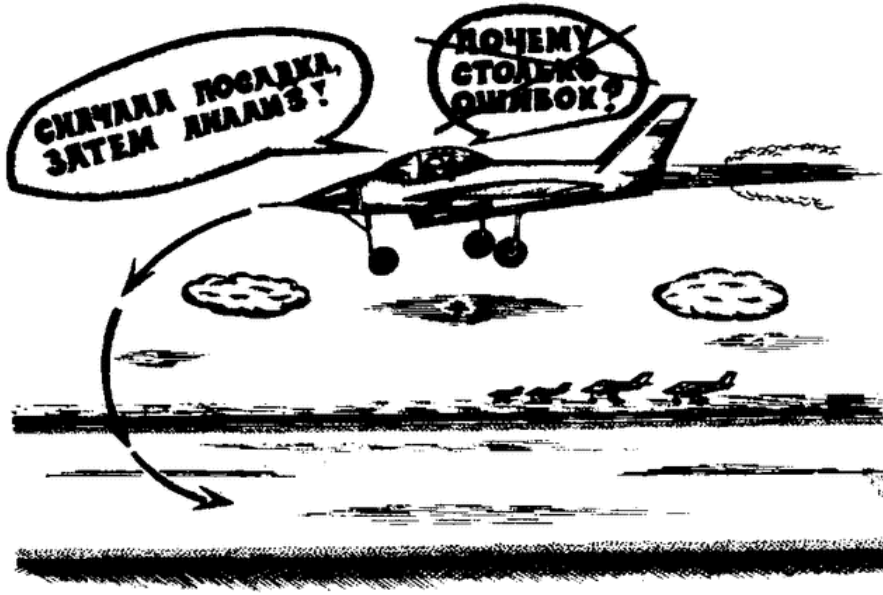


Если в чём-то сомневаешься — не продолжай задание, а возвращайся домой. Если на вопрос, возникший в полете, ты не можешь определенно ответить «да» или «нет», всегда отвечай «нет».

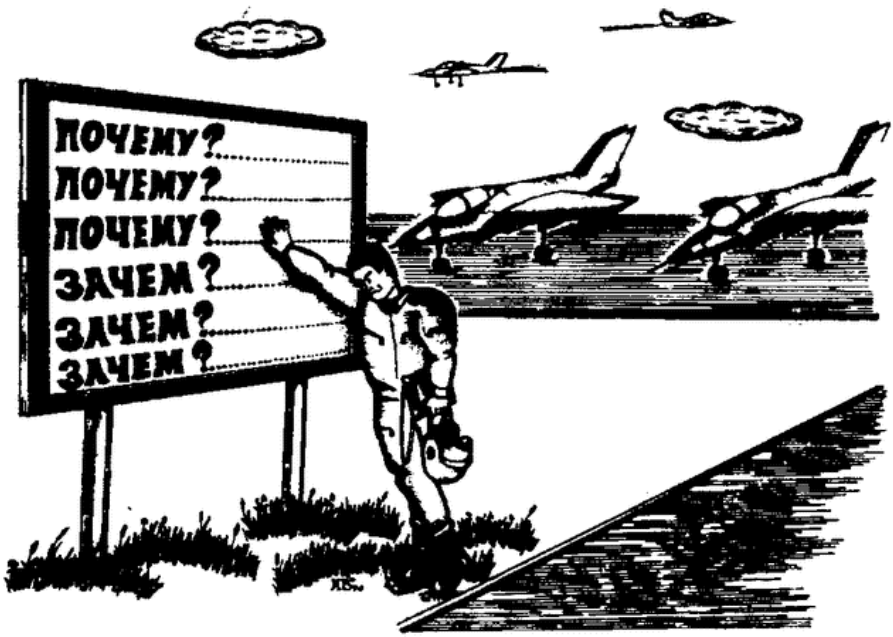
Если в полете что-то произошло, а ты не можешь сразу понять причину этого и принять решение, не паникуй, а вспомни свое последнее действие. В 95 процентах случаев это— ниточка к принятию правильного решения.



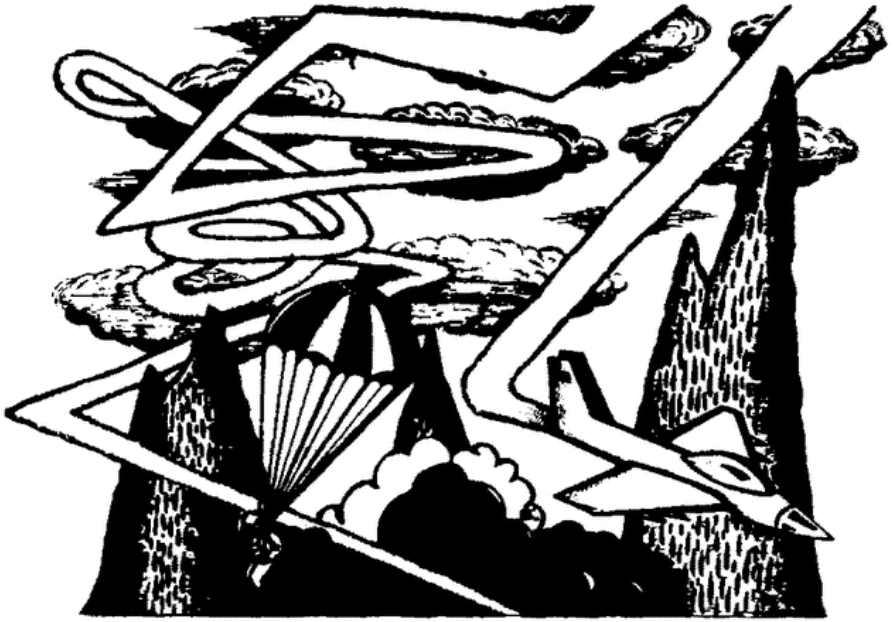
Если ты попал в непонятную ситуацию вернись в безопасную зону.



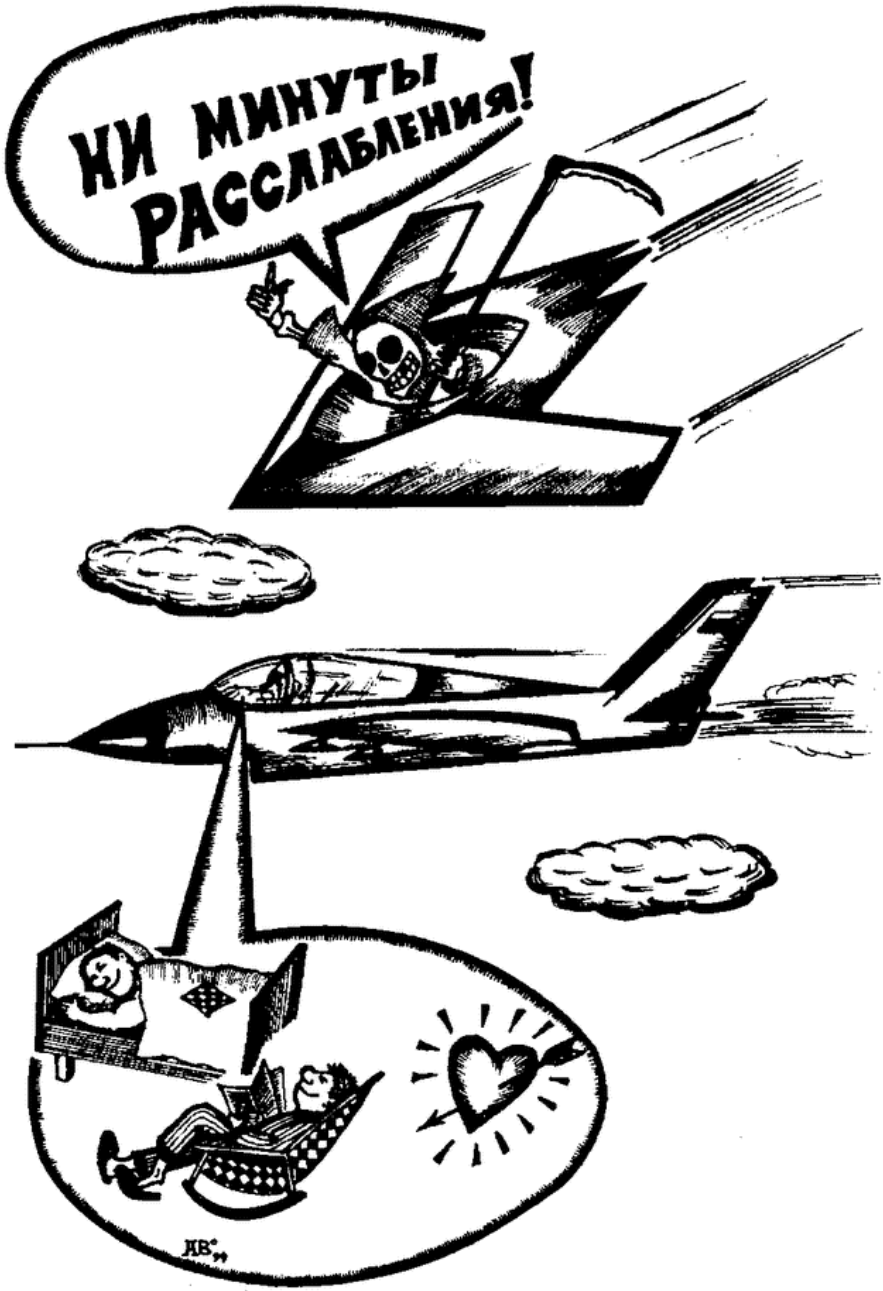
#



Если в полете ты допустил ошибку и вовремя ее заметил, быстро ее исправь и — забудь о ней. Твоя главная задача — успешно завершить полет. Вопросы «как?» и «почему?» ты ее совершил, задавай себе после полета. Подробно вспомни все его детали и постарайся найти ответы на эти вопросы.

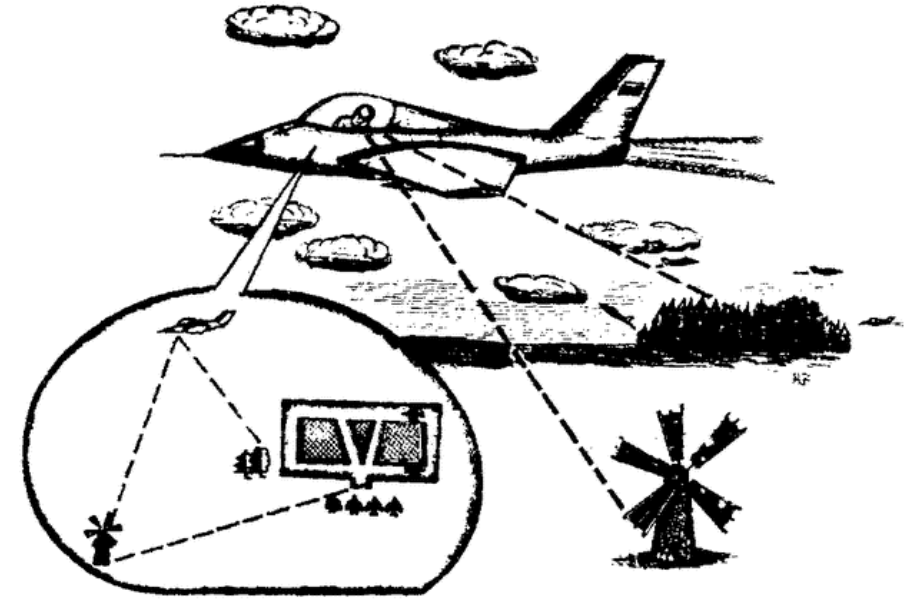


Хорошо просчитывает варианты своих действий не тот летчик, который делает это быстро, а тот, кто способен это сделать вовремя и правильно.

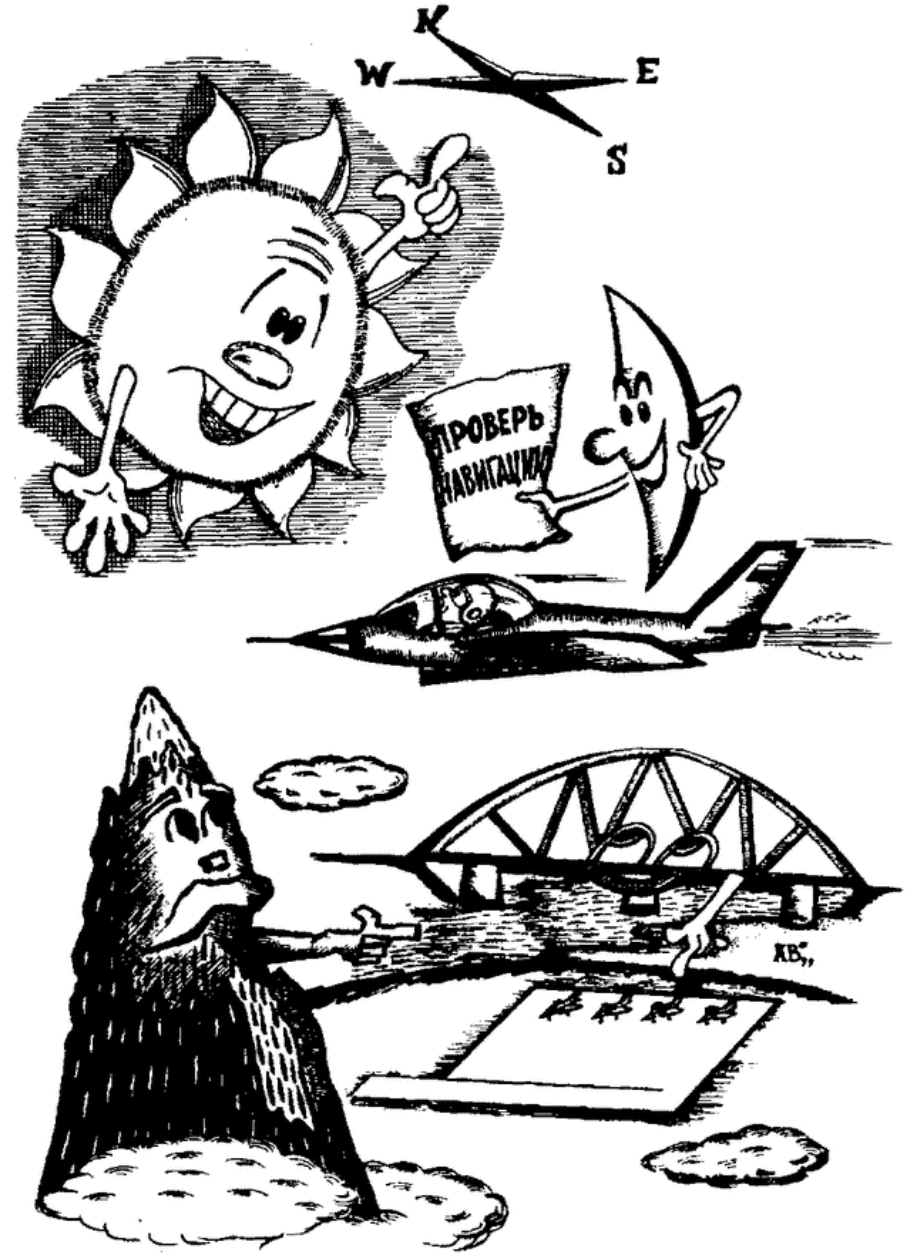


При полетах по маршруту ни на минуту не расслабляйся— это гарантия успешного полета. Точно держи курс, высоту и скорость самолета. Проверяй скорость ветра. Постоянно сверяй по карте и радиотехническим средствам свое местонахождение и следи за остатком топлива. Только при таком контроле ты точно придешь на аэродром посадки, ибо даже самый современный навигационный комплекс может подвести тебя в самый

неподходящий момент.



При полете в пилотажной зоне не забывай периодически контролировать свое местоположение по наземным ориентирам и радиосредствам. Ты всегда должен точно знать, где ты и где твой аэродром. Малейшее расслабление может привести к потере ориентации и повлечь за собой непредсказуемые последствия.



Если ты потерял ориентировку и не узнаешь местность, срочно займи оптимальный эшелон, выбери скорость, соответствующую максимальной продолжительности полета, и встань в вираж с малым креном. Не трать нервы и время на пустые вопросы типа: «Как же я попал в это дерьмо?» и «Что же теперь со мной будет?». Сконцентрируйся на немедленном выполнении действий, часть из которых ты уже выполнил (эшелон, скорость, вираж).

Теперь необходимо восстановить место самолета (МС). Для

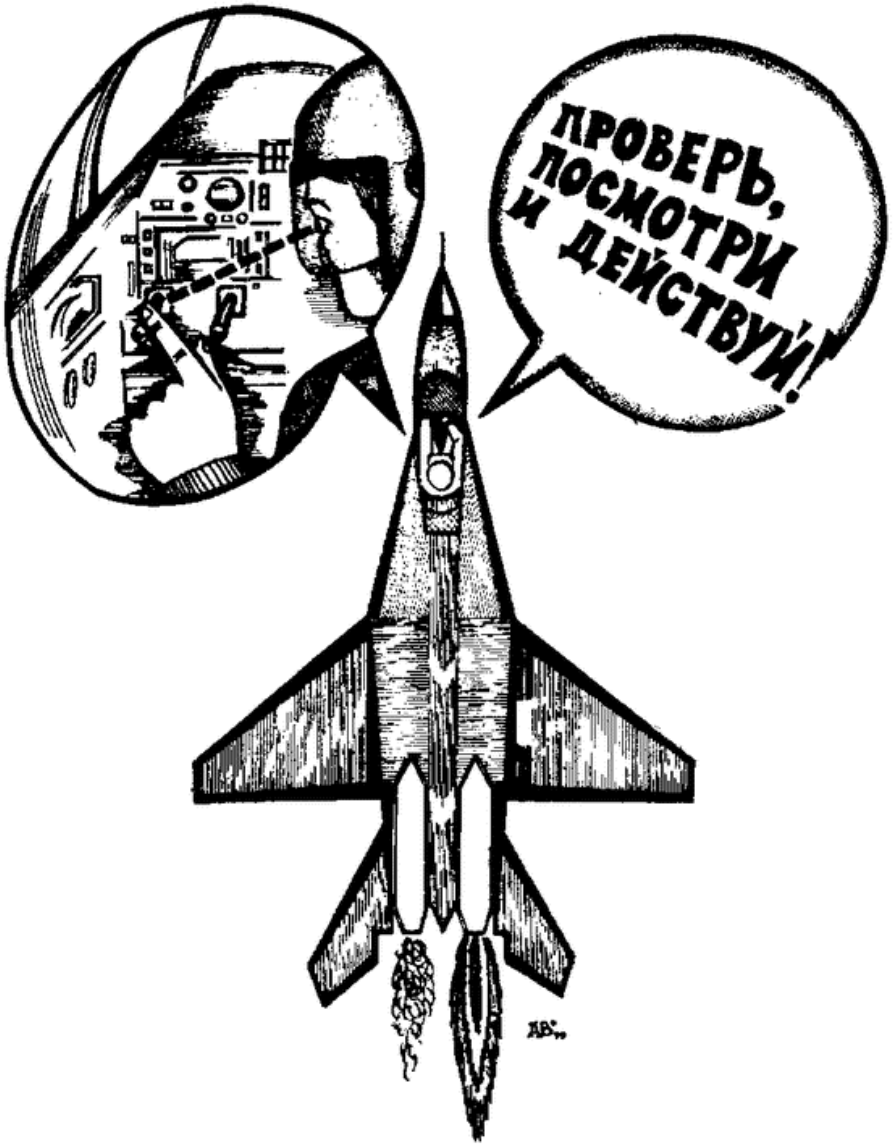
этого доложи о сложившейся ситуации РП (руководителю полетов) и запроси свои координаты. Проверь работу навигационного комплекса, средств радиотехнического контроля, не забудь и о природных ориентирах — солнце (луне), лесных массивах, горах, словом, обо всем, что поможет тебе в определении своего местоположения, и вспомни правила восстановления ориентировки в данном районе.

Определив МС, спокойно иди на аэродром, думая только о правильном заходе на посадку и о самой посадке.

После полета постарайся до малейших деталей вспомнить, что помешало тебе контролировать МС, и проанализируй эти причины и свои действия. Одно то, что ты это делаешь сам, уже хорошо. Было бы гораздо хуже, если бы за тебя это делали коллеги после твоих похорон. Постарайся больше не попадать в такую неприятную ситуацию — она опасна для жизни.

Если ты вдруг почувствовал, что полет дается тебе очень тяжело — а это бывает при полете в облаках как днем, так и ночью, — вспомни правило: «Не мешай самолету лететь, он может летать сам».

Помни: твой самолет устойчив, значит, он может самостоятельно сохранять режим. Отпусти ручку управления, и ты сразу поймешь, в чем дело: либо ты действительно устал, либо он плохо сбалансирован триммерами (по усилиям).

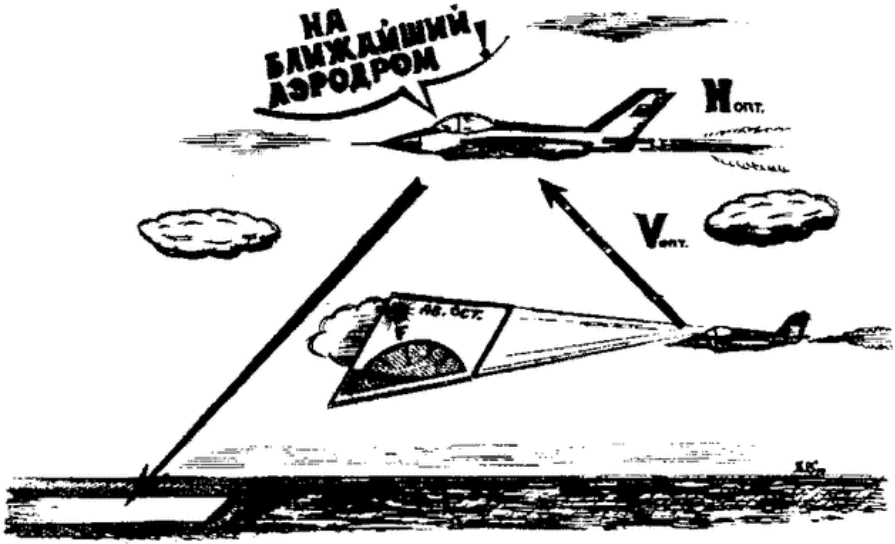


При выполнении полета на самолете с двумя и более двигателями будь предельно внимательным. При возникновении нештатной ситуации и необходимости предпринять экстренные действия с одним из них сначала убедись в том, что ты действуешь правильно. Скажи себе: «Останавливаю левый двигатель» (в случае, если надо остановить левый двигатель) и обязательно взглядом убедись, что руки держат РУД именно левого двигателя. Иначе вместо «больного» двигателя ты рискуешь остановить «здоровый».

Золотое правило: «Проверь, посмотри и только потом действуй».

Если срабатывает аварийная сигнализация одной из систем, а показания приборов при этом остаются в норме, отнесись к этой ситуации серьезно: прекрати выполнение задания и немедленно иди на посадку. При этом действуй по инструкции.

Необходимо помнить: чем хуже погода, тем больше должен быть запас топлива на посадке. Малый запас топлива и плохая погода — это не твой вариант.



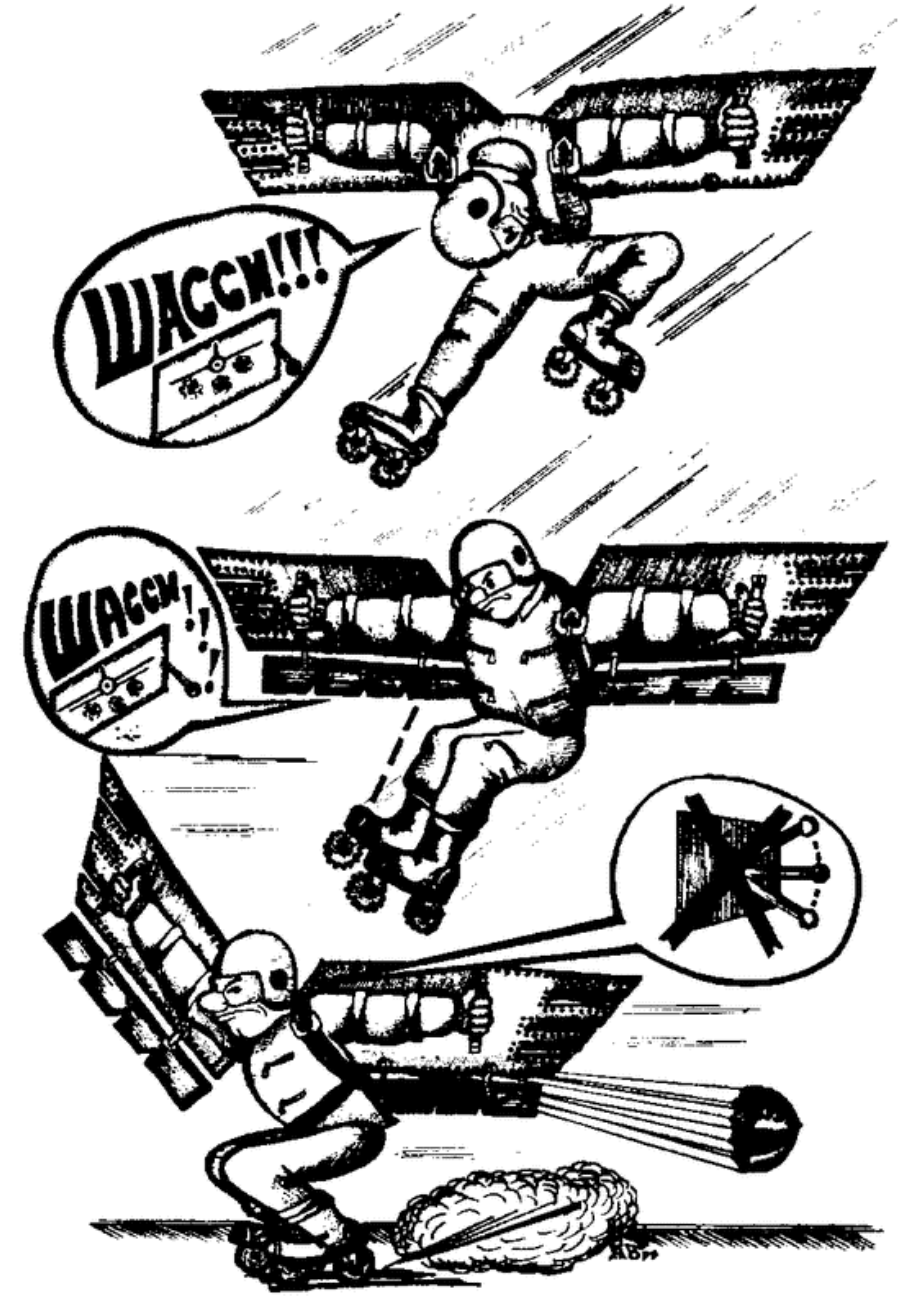
Если неожиданно для тебя зажглась лампа аварийного остатка топлива— не паникуй. Помни: главное — сесть на аэродром. Поэтому не теряй времени на поиск ответов на вопросы типа: «Из-за чего это могло произойти?» и «Какое наказание за это последует?», не растрачивай свою энергию и не распыляй внимание — они тебе понадобятся в ближайшие минуты.

Немедленно предприми следующие действия. Займи оптимальную высоту и выбери скорость, соответствующую максимальной продолжительности полета. Определи свое местоположение, сообщи о случившемся на «землю» и добейся подтверждения, что твое сообщение принято и понято правильно. Согласуй с наземными службами выход на ближайший аэродром и немедленно иди на него. Только после этого, если позволяет время, попробуй установить причину утечки топлива.

Сосредоточься на заходе на посадку. Шасси выпусти перед дальним приводом и не забудь проконтролировать его над ближним. В течение всего захода на посадку (особенно в сложных метеоусловиях) руководитель полетов должен давать тебе дальность и курс на ВПП.

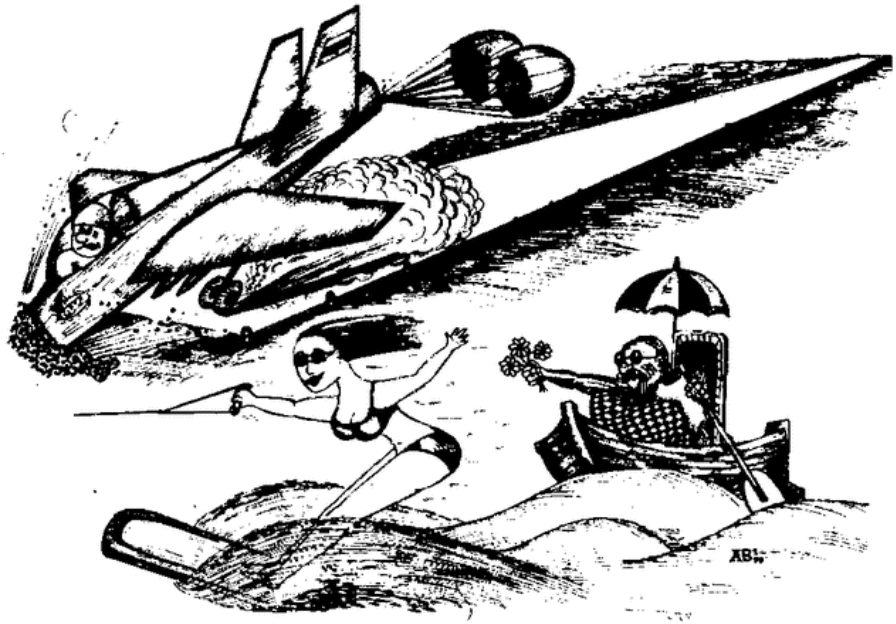
После выполнения посадки, особенно при минимальном остатке топлива, зарули на ближайшую стоянку или РД (рулежную дорожку) и сразу выключи двигатель. Если на самолете два или больше двигателей, после посадки оставь работающим только один, необходимый для заруливания. Если этого не сделать, двигатели могут остановиться сами и тогда будут пригодны только на списание.

Помни: большинство летных происшествий совершается на посадке. Поэтому неправильный расчет посадкой не исправляй — обойдется дороже и себе, и технике.

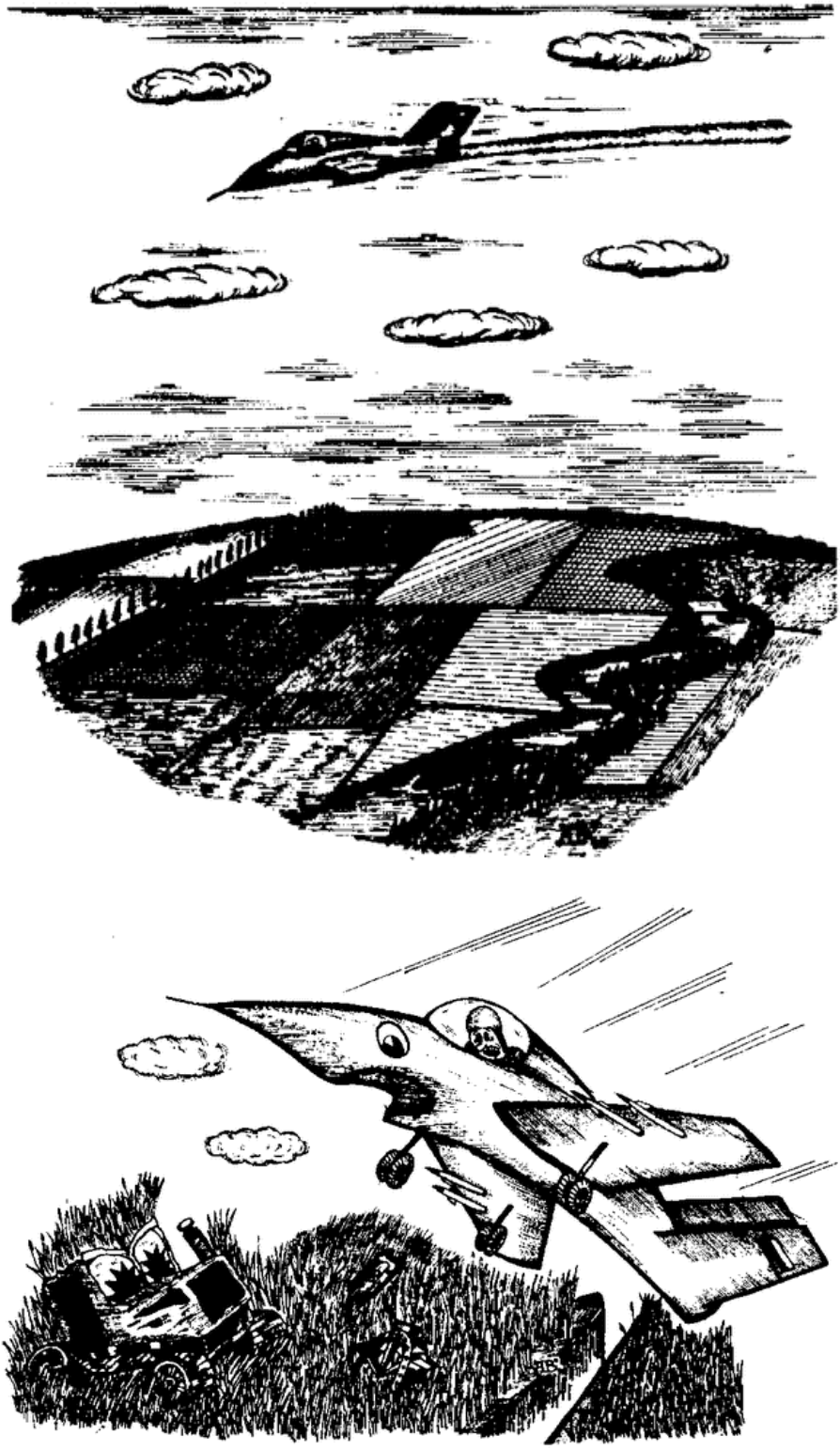


Вышел на прямую посадку — проверь шасси, выпустил закрылки (щитки)— проверь шасси, прошел дальний привод— проверь шасси. Когда ты уже сел и рулишь — забудь про кран шасси.

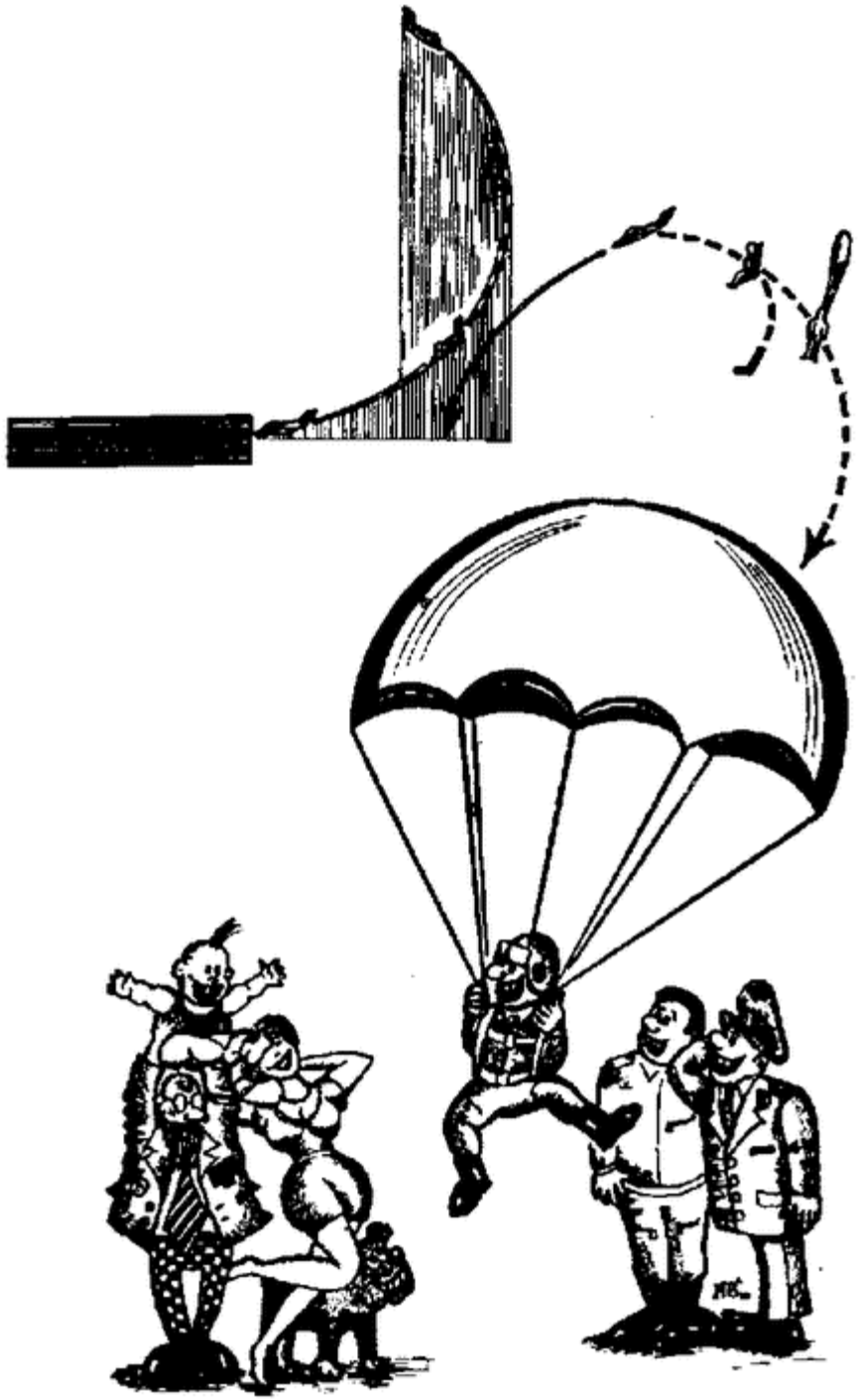
При посадке на мокрую или скользкую взлетно-посадочную полосу торможение следует производить в следующем порядке: сначала аэродинамика, потом парашют или реверс тяги, и уж только потом — штатные тормоза.



Не оставляй торможение на конец полосы, а любовь — на старость.



При необходимости совершить вынужденную посадку ты должен выбрать для этой цели знакомую тебе (хотя бы информативно) площадку. В противном случае земля, которая сверху кажется ровной, может преподнести тебе неприятные сюрпризы в виде ям, канав, бугров, металлолома, прикрытого травой, и проч., а это чревато самыми неприятными последствиями.



Если при заходе на посадку без двигателя ты пришел на контрольную точку на нужной высоте, строго следи за скоростью — в этом случае у тебя есть шанс сесть на полосе.

Если высоты не хватает, тем более строго следи за скоростью,

ибо, возможно, это твой единственный шанс вообще сесть. Но в такой ситуации, особенно если ты не уверен в благополучном исходе, следует подумать о катапультировании как о более правильном варианте.

В случае, если техника, на которой ты совершаешь полет, серийная, или площадка для вынужденной посадки тебе не знакома, единственно правильное решение — отвернуть самолет в уединенное место и катапультироваться. Это решение доставит много радости твоим родным, близким, товарищам и коллегам.

Если возникла необходимость катапультироваться, но самолет еще управляем, постарайся отвернуть его в безлюдную местность. Сконцентрируйся, сгруппируйся и только после этого приведи в действие рычаги и кольца катапульты — буквально через мгновение ты окажешься вне «кабинета». Оставайся в сгруппированном положении до раскрытия парашюта. После того как он раскрылся, постарайся определить место своего возможного приземления (или приводнения) и помни: это очень важный момент в твоей борьбе за свою жизнь. Поэтому не расслабляйся ни на секунду и не спеши вздыхать с облегчением: «Ну вот, вроде бы и живой».

Теперь все внимание — приземлению (приводнению). Быстро вспомни порядок действий и приготовь себя к этому важному моменту.

Помни: почти в 50 случаях из 100 летчик получает травмы именно в момент соприкосновения с землей (водой).

И только в тот момент, когда к тебе подъехали товарищи или тебя подобрал вертолет, ты можешь наконец расслабиться и поблагодарить Всевышнего, подарившего тебе вторую жизнь. Вот теперь действительно все самое страшное — позади.

После полетов обязательно посмотри и проконтролируй все материалы записывающей аппаратуры. Это поможет тебе как бы заново совершить полет и в спокойной обстановке увидеть как на ладони все допущенные тобой ошибки. А это — гарантия того, что в следующем полете тебе удастся их избежать. Чем больше смотришь «черный ящик», тем меньше шансов «сыграть в ящик».

Соответствие самолета заданным требованиям — это задачи, которые сообща решают конструкторы, инженеры и летчики. Комфортность управления всеми системами самолета, простота выполнения взлета, захода на посадку и посадки, удобство снятия и обработки информации — это разделы прямой ответственности летчика-испытателя.

Требования, предъявляемые к летчику-испытателю, — самые

высокие и жесткие. Его квалификация должна позволять ему летать на самых «строгих» самолетах в самых сложных, часто аварийных ситуациях. Но его главная задача — добиться, чтобы в эксплуатацию был рекомендован безопасный боевой комплекс, рассчитанный на среднего строевого летчика.

3. СЛОВАРЬ ТЕРМИНОВ И СОКРАЩЕНИЙ

Авиагоризонт — гироскопический прибор для измерения и индикации экипажу углов крена и тангажа, соответствующих пространственному положению самолёта относительно горизонта.

АРК — автоматический радиокомпас, предназначенный для измерения курсового угла радиостанции.

Бустерная система — система бустерного управления самолёта, в которой для отклонения органов управления используются бустеры, т.е. рулевые приводы.

Вариометр — пилотажный прибор для измерения скорости подъёма и спуска самолёта.

«Восьмёрка» — полёт самолёта по траектории, сходной с цифрой «8». Существуют вертикальные и горизонтальные «восьмёрки». Горизонтальная состоит из двух виражей, а вертикальная — из «петли Нестерова» и двух «полупетель».

ВПП — взлётно-посадочная полоса.

Выпускной полк — полк, состоящий из курсантов последнего года обучения.

Главкомат — нерасшифровываемое сокращение, обозначающее управление главнокомандующего видом войск и главный его штаб.

Глиссада — прямолинейная траектория, по которой должно осуществляться снижение самолёта в процессе захода на посадку.

Гондола КЗА — часть самолёта, внутри которой размещается контрольно-замерительная аппаратура.

«Горка» — вертикальный набор высоты.

ГУКОС — бывшее Главное управление космических и орбитальных средств.

«Дать ногу» — профессиональное движение лётчика по управлению самолётом ногой.

«Дать противоположную ногу» — профессиональное движение лётчика по управлению самолётом ногой в направлении, противоположном вращению самолёта.

Дать удаление — сообщение с командно-диспетчерского пункта пилоту об удалении от аэродрома.

Двухконтурный двигатель — турбореактивный двухконтурный двигатель с внутренним и наружным контурами, в котором часть энергии сгорания топлива, подводимого во внутренний контур, преобразуется в механическую работу для привода вентилятора наружного контура.

Демпфер — гаситель свободных колебаний самолёта,

автоматическое устройство для демпфирования короткопериодических колебаний самолёта путём соответствующего отклонения органов управления.

Дроссельный режим — режим двигателя ниже номинала.

«Жопометр» — жаргонное словечко лётчиков, означающее природное чувство организма лётчика для ощущения перегрузки, траектории полёта, крайних режимов.

Задросселировать двигатель — убрать обороты ниже номинала.

Занять заданный эшелон — занятие заданной высоты полёта самолёта.

«Запирульники» — ограничители, которые не дают убирать обороты на «холостой» и «малый ход».

Знакопеременные перегрузки — режим, когда чередуются положительные и отрицательные перегрузки.

ЗУРы — зенитные управляемые ракеты.

ИСЗ — искусственный спутник земли.

Кабрирование — движение самолёта в вертикальной плоскости в сторону увеличения угла атаки (задирание носа).

Квитанция — подтверждение пилотом получения команды с земли.

КДП — командно-диспетчерский пункт.

КЗА — контрольно-замерительная аппаратура.

«Кильки» — металлические стержни, соединяющие параллельно два кольца на входе в двигатель компрессора.

Консоль — часть крыла от его конца до фюзеляжа.

Контровка — проволока для фиксации крепления болтов, гаек.

«Коробочка» — траектория полёта самолёта над аэродромом в ожидании посадки, при заходе на посадку и взлёте с аэродрома, по форме представляющая прямоугольник с большой стороной, параллельной **ВПП.**

Крен — отклонение плоскости симметрии самолёта от местной вертикали к земной поверхности.

КСА — коробка самолётных агрегатов, один из главных жизненных узлов самолёта, дающий энергию всем системам самолёта.

Курсовой маяк — устройство, формирующее сигнал строго по оси **ВПП.**

Курсовертикаль — гироскопический прибор для измерения курса, углов крена и тангажа самолёта.

Лететь в горизонте — лететь в горизонтальном полёте.

ЛИИ — Лётно-исследовательский институт им. Громова.

ЛИК — лётно-испытательный комплекс.

МАП — бывшее Министерство авиационной промышленности.

Мах (число Маха) — безразмерная величина M, равная отношению скорости движущейся среды V к местной скорости звука A:

$M = V/A$

Махметр — прибор для измерения числа **M.**

Мидэль — поперечное сечение самолёта.

«Нейтраль» — нейтральное положение ручки управления движением.

Нейтральная центровка — центровка самолёта при отсутствии запаса продольной устойчивости.

Ножницы дифференциального стабилизатора — отклонение в противоположные стороны от балансировочного положения консолей дифференциального стабилизатора на скоростных маневренных самолётах.

Ограничения по флаттеру — особые требования к проектируемому самолёту, которые могут преобладать над требованиями его статистической прочности, в частности оптимальная весовая балансировка элеронов и рулей.

«Отдать ручку» — движение лётчика ручкой управления от себя. При этом нос самолёта опускается.

Отклоняемый «носок» — механизация передней кромки крыла для улучшения его обтекания на больших углах и увеличения подъёмной силы.

Перевёрнутый «штопор» — движение самолёта по вертикально нисходящей спирали малого радиуса при больших углах атаки, возникающее в результате потери скорости или сваливания, когда лётчик оказывается перевёрнутым головой к земле.

Передний кок самолёта — вспомогательный обтекатель.

Перкали — материал, обтягивающий крыло.

Пикирование — снижение самолёта по наклонной к горизонту (с углом наклона более 30˚) прямолинейной траектории, лежащей в вертикальной плоскости.

«Площадка» — ограниченный заданным временем участок прямолинейного горизонтального полёта самолёта с постоянной скоростью, высотой, заданным режимом работы силовой установки и с заданной конфигурацией машины.

«Поворот на горке» — фигура пилотажа, состоящая из «горки», разворота на 180˚ без поворота вокруг продольной оси и пикирования в направлении, обратном направлению «горки».

«Показуха» — организованное для высоких гостей и начальствующего состава выступление лётчиков с целью

демонстрации возможностей боевой техники.

Полёт под шторкой — пилотирование самолёта по приборам, с зашторенным «фонарём» кабины.

Помпаж двигателя — различные нестационарные явления, возникающие в результате потери устойчивости течения воздуха в компрессоре при работе его в системе газотурбинного двигателя.

Предкрылок — профилированный, обычно отклоняющийся элемент механизации крыла, расположенный вдоль его передней кромки и предназначенный для улучшения аэродинамических характеристик самолёта.

Приборная скорость — скорость самолёта, которую показывает в полёте бортовой прибор-указатель, если принцип его работы основан на измерении разности давлений в динамических и статических камерах приёмника воздушных давлений.

Приёмистость двигателя — процесс быстрого увеличения тяги двигателя путём повышения расхода топлива при резком перемещении рычага управления, оцениваемый временем от начала перемещения рычага до момента достижения максимальной мощности силовой установки на конечном режиме.

ППК — противоперегрузочный костюм.

ППО — полк первоначального обучения.

Радиовысотомер — прибор на борту самолёта для определения геометрической высоты полёта с помощью радиосигнала.

РП — руководитель полётов.

РУД — рычаг управления двигателем.

Рулёжка — дорожка, предназначенная для руления и буксировки летательных аппаратов. Может использоваться как запасная **ВПП.**

САУ — системы автоматического управления.

Сваливание — неуправляемое движение самолёта на больших углах атаки.

Сопровождение — наблюдение за сопровождаемым самолётом с борта другого самолёта, сопровождающего его в полёте.

Спарка — двухместная модель самолёта, используемая для обучения молодых лётчиков.

СПУ — самолётное переговорное устройство для внутренней связи между членами экипажа самолёта.

Спутная струя — поток воздуха, слетающий с частей самолёта в виде жгутов.

Статор — неподвижная часть двигателя.

Тангаж — угловое движение самолёта, при котором его приборная ось изменяет своё направление относительно горизонтальной плоскости.

Толкатели — активная система предотвращения от выхода самолёта на опасные большие утлы атаки.

«Точка» — аэродром базирования самолёта.

УВПД — прибор, показывающий перепад давления воздуха и кабинную высоту.

Угол атаки — единица измерения отклонения самолёта в продольном канале вокруг поперечной оси, выражающаяся в градусах.

Финишор — человек, в стартовом наряде отвечающий за состояние посадочного знака.

Флюктуация — отклонения стрелки прибора, связанные с помехами с поверхности земли на посадке.

ЦИАМ — Центральный институт авиационного моторостроения.

Шкраб — на жаргонном языке — лётчик-инструктор.

ШЛИ — Школа лётчиков-испытателей.

Эшелонирование — назначенная высота для самолёта.

Copyright

ББК 66.61(2) М 50

Исключительное право публикации книги Валерия Меницкого «Моя небесная жизнь» принадлежит издательству «ОЛМА-ПРЕСС».

Выпуск произведения без разрешения издательства считается противоправным и преследуется по закону.

Литературный консультант Е. ЖЕРНОВА

Художник П. ВОЛКОВ

Иллюстрации в тексте А. БАБУШКИН

Меницкий В.

М 50 Моя небесная жизнь: Воспоминания лётчика-испытателя. — М.: ОЛМА-ПРЕСС, 1999. — 752 с.: ил. — (Досье).

ISBN 5-224-00546-9

notes

Примечания

1

Глава написана, когда военная операция НАТО в Югославии ещё продолжалась.

2

Толкатели — активная система предотвращения от выхода на опасные большие углы. За счёт упора по усилию, который составляет 17 кг, они не дают брать ручку на себя. Но при необходимости, в боевой или аварийной обстановке, когда лётчику нужно превысить угол, он может это сделать, преодолев усилие.

3

Этот аппарат при определённом ракурсе напоминал именно лапоть, за что с лёгкой руки одного из создателей программы и получил это название.